

Adolfo Sánchez Almanza

PANORAMA HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

JESUS SILVA HERZOG"

86. A5 S35 ej. 2



28933



GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL

México • la Ciudad de la Experiencia



3 FEB 2005

Textos breves de
Economía

PANORAMA HISTÓRICO
DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

F1386
A5
S35
ej. 2

IQ-28933

M: 1020073



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Dr. Juan Ramón de la Fuente

Rector

Lic. Enrique del Val Blanco

Secretario General

Dra. Mari Carmen Serra Puche

Coordinadora de Humanidades



INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS

Dr. Jorge Basave Kunhardt

Director

Dra. Rosario Pérez Espejo

Secretaria Académica

Lic. Ernesto Reyes Guzmán

Secretario Técnico

Lic. Ana I. Mariño Jaso

Jefa del Departamento de Ediciones

Lic. Alma Chapoy Bonifaz

Coordinadora General de la colección



México - la Ciudad de la Repostería

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL

Lic. Andrés Manuel López Obrador

Jefe de Gobierno del Distrito Federal

Dr. Enrique Semo Calev

Secretario de Cultura del Distrito Federal

Lic. Alejandro González Durán

Coordinador Interinstitucional

Textos breves de
Economía

Adolfo Sánchez Almanza

PANORAMA HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



MÉXICO



2004

Ejemplares	2/2
Páginas	114
Proveedor	Donación
Núm. Factura	
ISBN	970 701 525 X
Clave Biblioteca	IQ

Corrección de estilo y colaboración
en el cuidado de la edición
Marisol Simón del IIEC

Agradecemos la participación
de la Secretaría de Cultura de la Ciudad de México,
en la edición de esta obra.

Primera edición, noviembre del año 2004

© 2004

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS

© 2004

Por características tipográficas y de edición
MIGUEL ÁNGEL PORRÚA, librero-editor

Derechos reservados conforme a la ley
ISBN 970-701-525-X

IMPRESO EN MÉXICO



PRINTED IN MEXICO

www.maporrúa.com.mx

Amargura 4, San Ángel, Álvaro Obregón, 01000 México, D.F.

A Ángel Bassols Batalla
en reconocimiento a su espléndida obra
y a su amor por México.

PRESENTACIÓN

LA SERIE de publicaciones Textos breves de economía se inició con motivo del sexagésimo aniversario de la fundación del Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM. Su propósito es presentar en forma breve y accesible temas económicos relevantes para estudiantes y público en general, no necesariamente versados en la ciencia económica. Además, busca inducir a sus lectores en el estudio de obras de mayor extensión y profundidad, sobre las temáticas presentadas.

El buen recibimiento que ha tenido la colección nos motiva a continuar la tarea de difusión de las investigaciones que se llevan a cabo en el IIEC. Con ello cumplimos con una de las tareas fundamentales del Instituto de Investigaciones Económicas y de la propia Universidad Nacional Autónoma de México, que es poner al alcance de todos los sectores de la sociedad el conocimiento que se genera en su interior.

JORGE BASAVE KUNHARDT

Director

Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM

INTRODUCCIÓN

LA ACTUAL Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es resultado histórico de la acción social que ha incorporado en su construcción la participación de muchas generaciones, tanto de su población originaria como de inmigrantes provenientes de diferentes culturas a lo largo de varios siglos. El desarrollo de la ciudad se ha producido a partir de estructuras y fuerzas económicas, sociales y políticas, pero también sobre la base de condiciones geográficas que han influido en su expansión. En este sentido, es resultado de las interacciones entre sociedad y naturaleza, y está sujeta a contradicciones y desequilibrios que implican enormes retos presentes y futuros.

La gran Ciudad de México es el más importante centro urbano, metropolitano, megalopolitano y regional del país. Es lugar de residencia de uno de cada cinco mexicanos, en su territorio se desarrolla una amplia gama de actividades económicas que generan uno de cada tres pesos de la riqueza total, concentra una proporción significativa de la infraestructura y el equipamiento de apoyo a la producción y las actividades socioculturales, y es la sede de funciones políticas y administrativas de repercusión nacional. El desarrollo de esta

gran metrópoli tiene múltiples efectos en el sistema de asentamientos humanos de México y sus relaciones se extienden hacia Norteamérica, Centroamérica, el Caribe y aun hacia Sudamérica; asimismo se ubica como una ciudad de rango medio entre las grandes ciudades del mundo.

La importancia estratégica de esta megaciudad para el país hace indispensable contar con estudios integrales elaborados desde enfoques multi e interdisciplinarios, en los ámbitos económico, social, demográfico, político, administrativo, cultural, ambiental y físico-geográfico; con visiones históricas y prospectivas, en su entorno regional, nacional e internacional. Asimismo, por su riqueza fenomenológica constituye un gran laboratorio social.

Contar con una mayor variedad y cantidad de elementos de juicio orientará la toma de decisiones sobre esta zona metropolitana y permitirá diseñar una estrategia integral con la participación de la sociedad, del Estado y del sector privado alrededor de objetivos de interés común para avanzar hacia su pleno desarrollo. Este reto se acentúa por la imperiosa necesidad de enfrentar los nuevos procesos que exigen la globalización y la apertura comercial, para que la metrópoli cumpla con funciones positivas de alcance nacional y contribuya a elevar el nivel de vida de los ciudadanos.

En este trabajo se aplica una visión espacio-temporal mediante la cual se reconstruye el pasado de la ZMVM para explicar su presente y se exploran algunos escenarios futuros; se presenta un breve panorama de tipo cronológico de sus fases históricas más representativas, así como algunas de sus

características socioeconómicas, demográficas, político-administrativas y territoriales, lo que implica dejar fuera hechos considerados importantes, algo inevitable en un ensayo general y sintético como este texto de divulgación, sin embargo, esperamos contribuir al conocimiento colectivo de la gran Ciudad de México.

LA GRAN TENOCHTITLAN

LA CIUDAD de Tenochtitlan fue fundada en el año 2 caña (1324 de la era cristiana) por los aztecas o mexicas en un islote del lago de Meztliapan o Texcoco bajo el dominio de Tezozómoc, señor de Azcapotzalco, después de salir 234 años antes del mítico Aztlán. En la cuenca de México existían asentamientos con importancia previa como Xochimilco, Iztapalapa, Chalco y Culhuacán ubicados en la ribera de un rico sistema lacustre cuyo fondo cubría alrededor de 1 500 kilómetros cuadrados; se formaba con cinco lagos someros y encadenados: en el norte Tzompanco y Xaltocan, en el sur Chalco y Xochimilco, y en el centro el lago de Texcoco que era el más bajo y que recibía los escurrimientos de agua de las laderas de los cerros de toda la cuenca antes de evaporarse. En este territorio funcionaba ya un modo de producción hidroagrícola con asentamientos organizados en señoríos sucesores del esplendor de Teotihuacan y Tula y que practicaban la agricultura, la caza y la pesca, de manera superior a los del norte.¹

¹ El periodo azteca se divide en dos. El Posclásico medio (1150-1350 d.C.), durante el cual toda la cuenca de México registró un acelerado crecimiento poblacional, acompañado de un rápido proceso de urbanización, principalmente como resultado de la caída de Tula alrededor del año 1200 d.C., y

Los aztecas establecieron en 1434 una unión política y militar con los reinos de Tacuba y Texcoco formando la Triple Alianza mediante la cual lograron expandirse haciendo la guerra y sometiendo a otros reinos o señoríos integrados por pequeñas ciudades de los niveles medio e inferior de la jerarquía regional a los que imponían tributo, como Coyoacán y Xochimilco; se desplazaron al señorío de Culhuacán y dominaron el sur de la cuenca, desde Churubusco a Iztapalapa y por el norte desde Tenayuca hacia Ecatepec. Posteriormente, los mexicas se expandieron hacia Toluca, Michoacán, el centro de Oaxaca y por la costa central de Veracruz hasta la Huasteca [Bassols, 1983].

El poder de la Triple Alianza se establecía mediante dos estrategias: restar autonomía a las dinastías locales aprobando la elección de los nuevos gobernantes y promoviendo el mercado de Nonoalco como el principal centro de redistribución económica de toda la cuenca de México y aun fuera de ella, lo que les permitió el control político y de los recursos

de la búsqueda de suelos fértiles por culturas sedentarias agrícolas en zonas de baja densidad demográfica; asimismo, fue una época de tensión y hostilidad endémicas, agudizadas por la guerra, el crecimiento de la población por inmigración y los cambios en las alianzas entre los grupos locales. El Posclásico tardío (1350-1519 d.C.) en el cual se intensificó el crecimiento demográfico y el proceso de urbanización; en las riberas de los lagos se expandió la agricultura de chinampa que requería una gran cantidad de mano de obra, aumentó la cantidad de productos de cerámica y textiles, así como su variedad, de manera asociada a las innovaciones socioculturales que exigían niveles de producción más elevados; en este contexto, Tenochtitlan consolidó su poder en la región central [Parsons, 1993].

económicos para mantener el aparato de Estado [Parsons, 1993].²

La influencia del Imperio Culhua-Mexica se extendía del suroeste de Guerrero al sureste de San Luis Potosí y, hacia el sur, hasta el Soconusco, aunque con su capacidad comercial alcanzaba a dominar toda la región mesoamericana [Brading, 1966]. El intercambio comercial desarrollado mediante los "pochtecas" o mercaderes se desarrollaba con los señoríos de Tabasco, Campeche y Chiapas, y alcanzaba Guatemala y más allá hasta Panamá.

Asimismo, fueron muy importantes los bienes que recibían mediante la tributación, según documentos indígenas, hacia 1519 había un total de 38 provincias o entidades económicas, más que políticas, sujetas al pago de impuesto o tributo a los aztecas [Soustelle, 1974]. Estos territorios eran el germen de regiones medias que presentaban cierta especialización agrícola o artesanal, algún grado de intercambio comercial, comunicaciones internas y su propio desarrollo urbano, así como un potencial de crecimiento que fue truncado por

² El concepto de lugar central en esa época indica que algunas ciudades prehispánicas adoptaron un modelo de urbanización primaria donde una sociedad precivilizada se transformó en ciudad campesina con un centro urbano, en el marco de una cultura dominante que se convirtió en civilización indígena. Espacialmente se caracteriza por un núcleo central con un mercado, como el de Nonoalco, con una importante área de influencia. En este patrón los consumidores reducen sus costos comprando en los puntos de venta más próximos, con menor gasto de energía, lo que conforma un sistema jerárquico de asentamientos humanos. A su vez, los procesos de conquista y civilización española que se impusieron a la urbanización existente representan una urbanización secundaria derivada del contacto con una cultura diferente [Redfield y Singer, 1976].

la invasión europea al suprimir la posibilidad de desarrollar una forma de Estado autóctono. Esta organización comercial y militar bajo el dominio de la confederación azteca, fue aprovechada por los conquistadores para establecer su propio control en América, y la Ciudad de México cumplió con esas funciones.

La Ciudad de México-Tenochtitlan se desarrolló por varios factores como su localización en la cuenca y cerca del descenso al trópico; un clima templado; disponibilidad de agua potable surtida por manantiales y llevada por acueductos y por gravedad desde Chapultepec y Churubusco al centro de la ciudad; existencia de medios de transporte acuático que eran ahorradores de energía en relación con los "tamemes" o cargadores quienes reemplazaban la carencia de animales de carga; proximidad de tierras para los cultivos agrícolas y la recolección de frutos; así como diferentes especies animales para practicar la caza y la pesca [Bassols, 1983].

La ciudad central de esta civilización lacustre acumuló riqueza y se expandió físicamente dominando sus riberas mediante la construcción de chinampas, acueductos, albarrazones, acequias y calzadas, lo que permitía el cultivo en un sistema agrícola intensivo y altamente productivo, con campos elevados en una red de canales dragados sobre el lecho del lago que regulaban el nivel del agua. No obstante, los riesgos de grandes inundaciones han sido un problema recurrente en la historia de la ciudad que ha obligado a la permanente restauración y construcción de infraestructura hidráulica, tanto para surtir como para desalojar aguas del

Valle de México. Las actividades de alfarería, orfebrería (platería), elaboración de tejidos y artesanías, y sobre todo las agrícolas, recolectoras, pesqueras y de caza se consolidaron logrando una importante producción que se comercializaba transportada en chalupas y trajineras por vías acuáticas.

La ciudad presentaba una traza cuadrangular de algo más de tres kilómetros por lado. En el centro se construyeron templos y palacios de piedra, así como casas habitación reales con grandes patios interiores. La ciudad se dividía en cuatro partes, el pueblo vivía en calpullis o tierras comunales, y a su vez en manzanas y delimitados por calles y avenidas trazadas con simetría radial desde el núcleo donde se situaba el Templo Mayor y otros 78 edificios y teocallis menores, las casas reales o tecpan, el mercado, el calmecac y el juego de pelota. A partir de las islas unidas Tenochtitlan-Tlatelolco salían tres calzadas: hacia el occidente se comunicaban con Tacuba y Azcapotzalco, hacia el norte con el Tepeyac y por esa ruta con Ecatepec, y hacia el sur con Iztapalapa y Coyoacán. En la periferia de la zona urbanizada había chozas de plebeyos al lado de su chinampa y había colonias agrícolas localizadas en tierra firme. Se estima que hacia el 13 de agosto de 1521 en que fue conquistada por la Corona española, la ciudad alcanzaba una población de alrededor de 300 000 habitantes [Browning, 1962, citado en Unikel y Garza, 1976]. Asimismo, se afirma que en la cuenca residían un millón y medio de personas distribuidas en un archipiélago de más de 100 poblados [Ezcurra, 2000].

LA CAPITAL DE LA NUEVA ESPAÑA

LA CAPITAL de la colonia española se construyó sobre las ruinas de la ciudad azteca por decisión de Hernán Cortés, con base en criterios geopolíticos y factores favorables previos, como su ya importante papel como sede imperial, centro de control político, religioso, económico y administrativo de extensos territorios. Asimismo, contribuyó su localización geográfica cercana a las explotaciones mineras, la existencia de infraestructura urbana que facilitaba la comunicación entre las islas y la tierra firme, la disponibilidad de suelos para introducir variedades agrícolas desde España, agua suficiente, buen clima comparado con el tropical que desconocían los colonizadores, pero sobre todo una gran cantidad de población indígena que representó una mano de obra abundante para los colonizadores. La ciudad también se consolidó como lugar de desarrollo de actividades artísticas, culturales y científicas.

Cabe mencionar que en la época en que Cristóbal Colón llegó a América, el reino español se encontraba en una fase de transición de un viejo modo de producción feudal hacia otro capitalista de economía mercantil, mismo que fue exportado y sobrepuesto a un sistema de producción indíge-

na de tipo agrícola comunitario con un fuerte componente teocrático y militar. La organización del espacio novohispano se regía primordialmente por la relación metrópoli-colonia, de ahí que sus centros urbanos se desarrollaran en función de los objetivos de explotación virreinal y no de sus funciones regionales internas; asimismo, se otorgó prioridad a la creación de haciendas y centros mineros generadores de riqueza que se movilizaba por una red de caminos conectados a los puertos para su exportación [Moreno y Florescano, 1974].

En este contexto, se le definieron funciones económicas, políticas y administrativas a la Ciudad de México (en 1522 se fundó el primer cabildo) al ser centro de control para organizar la extracción de las riquezas de la Nueva España y el lugar de acopio de productos para su exportación y expedición de decisiones políticas tomadas en la Península Ibérica aplicables en todo el virreinato.

En el diseño de la nueva ciudad se tomó en cuenta la Cédula Real de Felipe II, donde se establecían las normas para las ciudades españolas en el continente americano, en aspectos como la traza urbana, la disposición de plazas y edificios importantes como iglesias, mercados y ayuntamientos, mismas que se convirtieron en los espacios centrales para la coexistencia, si bien desigual, de las culturas prehispánica y española.

En 1539, la Corona decretó que la Ciudad de México tuviera 15 leguas y se inició una forma de segregación socioespacial al dividirla en dos partes: la interior ocupada por los españoles y unas cuantas familias de la realeza indígena, y la

exterior para los indios y después de la conquista también por colonos europeos más pobres. Esta decisión generó fuertes contrastes ya que en la traza interna se construyeron grandes y lujosos edificios como el Palacio Nacional (1523), los conventos de Santo Domingo, la Concepción, Jesús María y el de la Encarnación (1526-1594) y la Catedral (1667); se encontraban opulentas casas de aristócratas ibéricos, blancos y criollos, con alcobas, recintos, zaguanes, patios y corredores de gran tamaño; asimismo, se delimitó la Alameda (1592) como primer parque público. Se fundaron importantes instituciones como la imprenta, la casa de moneda y la universidad. En ese momento, la nueva ciudad contaba con cuatro amplios mercados (entre los que destacaba el Parián en la plaza mayor) y áreas internas dedicadas a diferentes actividades artesanales. En la porción externa, por Tlalpan, Coyoacán y Tacubaya había algunos pueblos con huertas y jardines, también se encontraban las casas de los indios y cada vez más mestizos en asentamientos ribereños en zonas pantanosas, con calles en mal estado, con pocos servicios y sin apoyo real para mejorarlos. Esta separación socioespacial produjo descontento entre los habitantes y contribuyó a alimentar las ideas libertadoras, impulsadas por la Revolución francesa, que llevaron posteriormente a la Colonia a independizarse del dominio español.

Ante las necesidades de un nuevo modo de producción, que incluía medios de transporte como los caballos y los carruajes, así como por la ambición de los españoles por poseer solares y los graves efectos en la salud de los habitantes

derivados de las inundaciones, los peninsulares iniciaron la desecación del valle lo que permitió contar con suelo urbanizable y construir calles elevadas para movilizar sus carruajes, pero también desplazó las chinampas del centro de la ciudad hacia las periferias y agudizó los problemas de inundaciones por el descontrol de las aguas.

Bajo la dirección de Enrico Martínez, en 1607 se inició la construcción de un desagüe, el túnel de Nochistongo, de 15 kilómetros de longitud, para desalojar las aguas excedentarias de la cuenca hacia el río Tula y por medio de éste alcanzar el océano Atlántico. Esta obra se concluyó en 1620 y después de varios problemas de insuficiencia y mantenimiento, en 1637 se decidió transformarla en tajo abierto, aunque la obra completa se concluyó hasta el año de 1789, ya conectada con el lago de Texcoco, con lo cual las áreas lacustres comenzaron a achicarse rápidamente [Ezcurra, 2000].

Las lluvias torrenciales, sin embargo, han sido un fenómeno repetitivo en la cuenca y una de las temporadas más catastróficas fue la del año 1629 cuando la ciudad quedó anegada por cinco años provocando la muerte de 30 000 indios por hambre, epidemias o ahogamiento; asimismo, de las 20 000 familias españolas que vivían en la ciudad sólo quedaron 400 ya que la mayoría emigró a la ciudad de Puebla. Un siglo después de la llegada de los españoles y como resultado de la conquista, las enfermedades y la emigración de indígenas, la población total de la cuenca había disminuido a menos de 100 000 personas [León Portilla, 1972].

La división política colonial tenía como base tres extensos reinos, lo que provocaba frecuentes problemas de administración y jurisdicción. Por ello, en 1697, el visitador real Marqués de Gálvez impuso un sistema de 12 intendencias. Una de éstas era la de México que comprendía los territorios de los actuales estados de Hidalgo, Morelos, Guerrero, México y el Distrito Federal. En esta gran unidad administrativa existía una división espacial del trabajo donde predominaba la encomienda como forma de propiedad y producción. La Ciudad de México se abastecía de los fértiles valles de Toluca y México que se consolidaron como los graneros que enviaban maíz y productos derivados del cerdo.

Hacia 1762, ante los peligros de asaltos derivados de la oscuridad nocturna, se ordenó que en cada balcón y puerta de las casas y establecimientos se colocaran faroles pagados por los dueños para iluminar las calles; las disposiciones también les obligaba a empedrar las calles y construir banquetas; asimismo, se reorganizó la policía. En 1779, se sustituyó el canal de agua potable proveniente de Chapultepec, por un acueducto de 904 arcos que terminaba en la fuente de Salto del Agua. En 1790 se introdujo el drenaje en la Plaza Mayor, se inició el servicio de limpia, se instaló la nomenclatura de las calles, la numeración de casas y edificios [Gamboa, 1994]. Bajo la influencia de las ideas de la Ilustración se introdujo como nuevo estilo arquitectónico el neoclásico que sustituyó al barroco. Estas acciones financiadas con algunos impuestos aduanales aplicados a productos importados de España (vino) o nacionales (carne o granos) enviados para su venta

en la ciudad, permitieron reducir los riesgos para los habitantes y estimularon un nuevo crecimiento demográfico y económico de la ciudad.

Con la introducción de nuevo ganado (vacas, borregos, cabras, cerdos y pollos) se modificó la dieta alimenticia de las clases dominantes con nuevas fuentes de proteína animal, aunque los campesinos continuaron con su alimentación tradicional (maíz, frijol y chile). De manera asociada, el uso del suelo cambió ante la necesidad de pastos y granos para los animales. El descontrolado desmonte y la deforestación de laderas boscosas permitían el pastoreo y el uso de madera para construir la ciudad colonial, pero se provocó la erosión y el aumento de los escurrimientos superficiales sobre todo durante las épocas de lluvias torrenciales, lo que combinado con la obstrucción de los canales aztecas como resultado del relleno para construir calzadas provocaba grandes inundaciones.

A finales del siglo xviii, en 1791, Humboldt estimó que la población de la capital de la Nueva España contaba con alrededor de 113 000 habitantes (para 1803 mencionaba 137 000 personas) distribuidos en alrededor de 7 kilómetros cuadrados de área urbana, sin considerar a los vecinos residentes en los más pequeños asentamientos del Valle de México [Bataillon, 1978]. La ciudad se dividía en 32 cuarteles: ocho mayores y dentro de cada uno de éstos cuatro menores, y estos últimos se partían en manzanas. Asimismo, en Coyoacán se fundó el primer Ayuntamiento de México. En 1804, el científico alemán inspeccionó las obras hidráulicas de la ciudad

y apuntó la necesidad de abrir un canal directo al lago de Texcoco como se establecía en el plan original de Martínez, para drenar artificialmente la cuenca y reducir los riesgos de inundaciones, es decir, construir el canal de desagüe que se terminaría un siglo después de esa advertencia.³

Las nuevas actividades económicas que sostenían a la ciudad eran la minería, la artesanía y la pequeña manufactura en obrajes, pero destacaba su papel como centro comercial intermediario entre el mercado exterior y el interior, apoyada por una amplia red de caminos con una traza centralizada que la comunicaba con los centros mineros y agrícolas en el centro y hacia el norte, o hacia Veracruz, único puerto para el intercambio comercial con Europa. La ciudad se veía favorecida por su capacidad para fijar precios e impuestos a los productos mediante leyes y decretos, así como por la fuerza de los comerciantes agremiados en el Consulado de Comercio de la Ciudad de México. Asimismo, se consolidó como el principal centro político, administrativo, religioso y militar de la Nueva España.

El comercio con la Ciudad de México era desarrollado por arrieros, con la ayuda de cargadores que bajaban y su-

³ Humboldt señalaba que las defensas de la ciudad frente a inundaciones radicaban en lo siguiente: "1o. en las calzadas de piedra que impiden a las aguas del río Zumpango que viertan en el lago de San Cristóbal, y que las de este último lago entren en el de Texcoco; 2o. en las calzadas y esclusas de Tláhuac y Mexicalzingo, que impiden la salida de madre de los lagos de Chalco y Xochimilco; 3o. en el desagüe de Enrico Martínez, por el cual el río de Cuautitlán atraviesa las montañas para pasar al valle de Tula; 4o. en los canales de Mier, con los cuales los lagos de Zumpango y de San Cristóbal se pueden desaguar a discreción" [Humboldt, 1966: 149].

bían las mercancías de las mulas, de “sabaneros” que alimentaban a las bestias y “atajadores” que caminaban a los lados de la recua y se encargaban de preparar o recalentar el itacate. Al llegar a la ciudad se dirigían con sus recuas a la plaza de Santo Domingo o al viejo edificio de la aduana (actualmente Tesorería del Distrito Federal) para que los inspectores fiscales fijaran el impuesto respectivo de todas las cargas que entraban o salían de la capital. Hasta ahí llegaban clientes en busca de productos y mercancías que provenían de varias regiones; por ejemplo, en Acapulco se obtenían vajillas de porcelana, joyas chinas, bisutería multiforme de países orientales, alfombras finas y otras mercancías exóticas; en el Bajío adquirían derivados de lácteos y pieles curtidas; en Veracruz conseguían objetos europeos caros para los ricos de la ciudad; y de otros lugares de México y aun de Centroamérica traían aceite de coco, piloncillo, panela, azúcar, arroz, cacahuete y muchas cosas más, incluyendo alcohol y tabaco mediante contrabando. La ciudad también se surtía de mercancías como lozas de barro y peltre, artículos de mercería, pan, frutas, yerbas y verduras o encargos personales, que eran transportadas sobre las espaldas de indígenas que utilizaban huacales o “cacaxtles”, es decir, huacaleros que desde la época prehispánica, y sobre todo a falta de animales de tiro, realizaban ese pesado trabajo. Estas formas de transporte y comercialización fueron desapareciendo paulatinamente hacia finales del siglo xx por la competencia de las diligencias primero y después de los automóviles y ferrocarriles [Ruiz, 1976].

La Ciudad de México era importante en el contexto nacional y era dominante en la región central del país donde no había otras ciudades grandes competidoras, aunque no llegaba a conformarse un patrón preeminente sino que existía un sistema incipiente y jerarquizado con ciudades como Guadalajara, Guanajuato, Oaxaca, Puebla, Veracruz y Mérida. Esta estructura se modificó por la guerra de Independencia, ya que los ejércitos absorbieron una gran cantidad de población, lo que redujo la mano de obra disponible para las actividades mineras y agrícolas en varias regiones, como en el Bajío y el corredor México-Veracruz, que fueron escenarios de la lucha armada y que entraron en una etapa de incertidumbre, lo que afectó severamente sus economías [Moreno, 1972].

El movimiento de independencia generó inseguridad en las pequeñas ciudades del país, lo que provocó que sus habitantes, artesanos y comerciantes emigraran hacia centros urbanos de mayor tamaño, entre ellos la Ciudad de México, la cual se estima que sólo entre 1810 y 1811, creció de 150 000 a 170 000 habitantes a pesar de los riesgos tradicionales como las inundaciones. Por ejemplo, en septiembre de 1819 se produjeron intensas lluvias que hicieron crecer el nivel del agua en las lagunas desbordando ríos, arroyos, acequias y canales, convirtiendo en isla la Villa de Guadalupe y obligando a los habitantes del norte de la ciudad a refugiarse en los cerros, de tal manera que el todavía virrey de Apodaca se hizo cargo personalmente de dirigir las acciones de rescate. Ordenó se llevaran canoas para transportar

a los damnificados, dar alojamiento gratis en los mesones, hacer tortillas y repartirlas entre la gente para evitar el hambre; asimismo, mandó cortar las calzadas para que fluyera el agua hacia los prados y potreros de Aragón y Balbuena y por ahí hacia el lago de Texcoco. Ordenó también desazolver canales y puentes y poner presas en donde fuera necesario. Después de esto, las autoridades virreinales reconocían discretamente que las inundaciones seguían siendo una amenaza para la población [Bustamante, 1961, citado por Lemoine, 1978].

LA CIUDAD DEL MÉXICO INDEPENDIENTE

LA INDEPENDENCIA de México se formalizó con la entrada del Ejército Trigarante a la Ciudad de México el 27 de septiembre de 1821. La conclusión de tres siglos de dominio colonial se sustentó en las ideas liberales del Siglo de las Luces adoptadas entre otros sectores por la clase media mestiza del Bajío y apoyada por rebeldes de estados como Guerrero y Morelos, lo que reflejaba cierta fuerza de las provincias. La capital virreinal era sede de grupos principalmente conservadores que posteriormente apoyaron el centralista imperio de Iturbide que terminó en 1823.

El 30 de enero de 1824 se publicó el Acta Constitutiva que establecía que las entidades federativas serían 16. Una de ellas, el estado de México que tenía a la Ciudad de México como su capital. El general Melchor Múzquiz, entonces gobernador, estableció sus oficinas en el edificio que había sido de la Inquisición y que después fue la Escuela de Medicina, mientras que el Congreso Constituyente del Estado se reunía en una casa de las calles del Indio Triste (después Correo Mayor). No obstante, en el Congreso Constituyente nacional, algunos diputados no estaban de acuerdo en que la Ciudad

de México fuera la capital de un solo estado, señalaban que contaba con un gran territorio que la hacía una entidad federativa demasiado poderosa en relación con los del resto del país.

El 18 de noviembre de 1824, el Congreso nacional decretó que la Ciudad de México fuera la sede de los poderes federales y se independizara del estado de México. El 20 de noviembre de ese año entró en vigor el decreto de creación del Distrito Federal, con un radio no mayor de dos leguas (aproximadamente 8 800 metros) a partir de la Plaza de la Constitución, lo que representaba cerca de 390 kilómetros cuadrados. Hacia ese mismo año, la población de la ciudad se estimó en 169 000 habitantes que residían en alrededor de 3.7 kilómetros cuadrados de área urbanizada. Respecto a la capital del estado de México, se ordenó al general Múzquiz que eligiera otra ciudad para cumplir tal función, siendo Texcoco la seleccionada a partir del 1.º de febrero de 1827. Poco después, el 15 de junio de 1827, don Lorenzo de Zavala transfirió la capital a San Agustín de las Cuevas, ciudad después llamada Tlalpan; y finalmente, el 15 de agosto de 1830, fue seleccionada Toluca, donde se asentaron los poderes estatales [Sánchez, 1983].

Los problemas de la Ciudad de México se habían agravado por los efectos del movimiento armado, pero también por la falta de presupuesto, por la indefinición de responsabilidades y confusión entre los órdenes de gobierno en la primera etapa de la nueva organización político-administrativa, es decir, entre las autoridades de la República Mexicana, del

estado de México (que sustituía gradualmente a la administración de la desaparecida intendencia) y del Distrito Federal. También por la falta de conocimientos científicos y de trabajo permanente de los responsables del gobierno, así como de grupos particulares. El principal ejemplo de esta situación era el desagüe del Valle de México, sobre todo en el tajo de Nochistongo que se deterioraba en varios lugares sin recibir atención integral.

En 1835 el territorio nacional se dividió en departamentos y se creó el Departamento de México que, a su vez, se subdividía en 13 distritos, uno de ellos era el Distrito Federal, conformado por tres partidos: la Ciudad de México, Coyoacán y Tlalnepantla y cada uno seccionado en municipalidades, lo que dio más responsabilidades a los gobiernos locales.

Durante el periodo de conflictos internacionales, la ocupación de la Ciudad de México por el ejército estadounidense (1847) y por el francés (1863), el gobierno disminuyó la realización de obras públicas. En estas fases se produjeron formas de colaboracionismo (por algunos comerciantes, administradores y militares del ejército de Santa Anna), y brotes de resistencia popular, sobre todo por el rechazo a la movilidad de las fuerzas extranjeras durante el armisticio y por la aplicación de impuestos de guerra a los habitantes.

Algunos particulares desarrollaron líneas de navegación de vapores a través de lagos y canales del valle, sobre todo entre Chalco, La Viga y la Ciudad de México (destaca el embarcadero de la calle de Roldán a un lado del Palacio Nacional, al cual se entraba por el canal de la Merced), que fracasaron

ante los altos costos de desazolve de los canales y la compostura de los bordos, así como por la competencia del transporte terrestre. Hacia 1856, se terminó la construcción del canal de San Lorenzo o de Garay que comunicó el lago de Xochimilco con la laguna de Santa Marta y permitió regular el agua del canal de La Viga reduciendo los riesgos de inundación aunque también acabó con los buques de vapor [Lemoine, 1978].

A partir de los años cincuenta del siglo xix, después de años de incertidumbre e inestabilidad, se produjo un repunte en el crecimiento urbano de la capital, principalmente como resultado de la promulgación de las Leyes de Reforma. La Revolución de Ayutla acaudillada por el general Juan Álvarez en contra de Santa Anna triunfó el 4 de octubre de 1855 al tomar aquél posesión de la presidencia, y ésta fue instalada primero en Cuernavaca y después en la Ciudad de México. En el gabinete del presidente Ignacio Comonfort, Benito Juárez fue designado ministro de Justicia, quien inició los cambios definitivos hacia la reforma social.

La sociedad era profundamente desigual como resultado de las condiciones legalizadas e impuestas por la Corona española. Las clases sociales eran determinadas por ley, clasificando a la población en blancos, indios, mestizos, mulatos y otras varias combinaciones; cada grupo tenía sus propios derechos, pero los mayores privilegios favorecían a los blancos e iban disminuyendo conforme se pertenecía a castas inferiores. La justicia se impartía como se había hecho durante los tres siglos de dominación española, con tribunales

especiales donde se resolvían los casos de litigio según la condición, clase social, ocupación y riqueza de las personas y generalmente a favor de quien era más influyente. En este contexto, el clero y el ejército tenían un mayor poder gracias a que contaban con tribunales propios que juzgaban no sólo a sus miembros, sino a todos aquellos que tuvieran un pleito judicial con ellos. La Ley Juárez, promulgada el 25 de noviembre de 1855, estableció la igualdad de todos los mexicanos ante la ley, suprimió los tribunales especiales, y en adelante los eclesiásticos y militares sólo conocerían lo relacionado con su fuero, pero de ninguna manera de asuntos civiles. Este fue el primer paso hacia la plena reforma [Villalpando, 2002].

Otra ley de importancia trascendental fue la Ley Lerdo o de desamortización de los bienes que administraba el clero y de las comunidades de indios. Esta ley, en el marco de las Leyes de Reforma, fue el antecedente de la ley de nacionalización de toda la propiedad eclesiástica, incluyendo haciendas, terrenos, casas en las ciudades, escuelas, asilos, orfanatos, templos, catedrales, joyas, pinturas, obras de arte, mobiliario y todo cuanto representase un capital. De esta manera, los liberales reintrodujeron al mercado la propiedad eclesiástica, obligando a fraccionar las grandes extensiones territoriales que la Iglesia concentraba sin producir, por lo que en las zonas urbanas algunos monasterios y parroquias se demolieron y sus terrenos se fraccionaron en lotes para venderlos a particulares y construir viviendas, así como para abrir calles y avenidas. Asimismo, se estableció la separación entre la

Iglesia y el Estado, con lo cual se abrió el camino para una redistribución de la riqueza que beneficiaría sobre todo a las clases medias urbanas emergentes integradas por liberales que veían la oportunidad de mejorar su nivel de vida, aun contra las amenazas de excomunión de la Iglesia si adquirían esas propiedades.

En este proceso surgió una nueva forma de segregación socioespacial vinculada a la diferente capacidad de compra de la población. En la Ciudad de México, las clases altas construyeron suntuosas casas con amplios jardines localizadas en colonias periféricas con mejores servicios, mientras las clases populares se alojaron en vecindades y casas de adobe en el viejo centro y en nuevas colonias con deficientes servicios.

Maximiliano de Habsburgo fue nombrado emperador de México con el apoyo de Napoleón III; su gobierno duró de 1864 a 1867, y a pesar de los conservadores que lo apoyaron se guió por ideas liberales, ratificó las Leyes de Reforma y puso a la Iglesia bajo el control del Estado. En el periodo de Maximiliano se abrieron o mejoraron calzadas en la capital y se iniciaron o realizaron varias obras de comunicaciones e *infraestructura urbana*, destacando el Paseo de la Reforma, entre otras.

El 15 de julio de 1867 Juárez hizo su entrada triunfal a la Ciudad de México después del fusilamiento de Maximiliano y de su segundo peregrinaje por todo el país representando los poderes de la nación, e inició otro periodo presidencial tras una votación que lo favoreció ampliamente. A partir de la restauración de la República, en la Ciudad de México se pu-

sieron las bases para establecer una administración moderna que contribuyó a consolidar un sistema político centralista, mismo que floreció al disminuir también la fuerza de los caudillos y jefes militares de las regiones, a los cuales se les suprimió el control de las aduanas interiores, lo que redujo su presupuesto y su poder local, facilitó la estabilidad política y la conformación de un mercado nacional en beneficio de la capital.

El problema entonces fue la carencia de fondos públicos para gobernar el país, ya que era necesario pagar deudas, sueldos de una amplia burocracia, soldados, servicios urbanos, entre otros gastos, por lo que el Congreso autorizó al Ejecutivo obtener un millón de pesos mediante préstamos forzosos sobre fincas rústicas y urbanas, además de suspender pagos a acreedores del erario.

Entre los proyectos impulsados por Juárez, destacan el ferrocarril que unía la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, inaugurado en 1873 y preludio de la siguiente etapa de modernización, así como la Escuela Nacional Preparatoria que comenzó a funcionar en 1868 [Bataillón, 1978].

A su vez, siendo ministro de Hacienda José María Iglesias, se aprobó la ley del 2 de diciembre de 1867 que establecía un impuesto especial sobre las contribuciones municipales que se cobraban en la capital y el Valle de México para financiar las obras del desagüe general. Al respecto, se reiniciaron los trabajos de un amplio proyecto sugerido por Garay y Smith, consistente en la construcción de tres grandes obras asociadas: el tajo y el túnel de Tequixquiac siguiendo el cau-

ce de la barranca de Acatlán y que descargarían sus aguas en el río Tequixquiac, el cual se reúne con el Tula, que tributa al río Moctezuma, y más adelante concurre a formar el río Pánuco hasta desembocar en el Golfo de México; esta obra se concluyó hasta 1894 en el Porfiriato. La otra magna obra fue el gran canal de desagüe del Valle de México con 47 kilómetros de longitud que partía desde la garita de San Lázaro, pasaba por el Canal del Norte, seguía por la margen occidental del lago de Texcoco, atravesaba los lagos de San Cristóbal y Xaltocan, y al llegar a Zumpango se conectaba con el túnel de Tequixquiac que recibía las aguas del drenaje de la Ciudad de México y las del mismo lago de Texcoco [Lemoine, 1978]. El canal se terminó completamente hasta 1900, logrando reducir los riesgos de inundaciones (aunque no se controló en definitiva como se decía en la época), así como sanear las aguas de la ciudad. Sin embargo, se cometió el grave error de unir las aguas negras del drenaje con las de lluvia, así como deshidratar al valle, lo que desde entonces ha provocado otros problemas ambientales.

A partir de 1877, en que tomó el poder Porfirio Díaz con la influencia de la Revolución Industrial, se fortaleció el centralismo de la Ciudad de México, ya que la capital se consolidó como sede de los poderes federales con un fuerte aparato administrativo, se construyó una amplia red ferroviaria con una traza que la favorecía y la comunicaba con centros urbanos y áreas agrícolas, se impulsaron las fábricas y los negocios que multiplicaron la nueva clase empresarial rica junto con una pequeña burguesía residente en la ciudad y

que amplificaban la demanda por todo tipo de bienes y servicios incluso los suntuarios. No obstante, el destino de la producción fabril, como el de papeleras, imprentas, aceiteras, tabaquerías, vidrierías, entre otras, era básicamente regional, ya que el mercado interno todavía era limitado debido a una elevada concentración de la riqueza y a la explotación de los obreros y campesinos.

En la última década del siglo xix, las haciendas porfiristas del estado de México mantenían fuertes vínculos comerciales con la Ciudad de México a la que abastecían. Su estructura productiva era eminentemente precapitalista, ya que aumentaban su productividad sobre todo mediante el uso de los factores tierra y fuerza de trabajo, y casi no invertían capital en la compra de maquinaria, sistemas de riego o mejores técnicas de cultivo.

En el estado había alrededor de 120 000 trabajadores agrícolas en las haciendas que percibían un salario de entre 15 y 37 centavos diarios. En Cuautitlán, por ejemplo, la jornada era de 10 horas diarias, incluyendo el tiempo para el almuerzo y la comida; y, los peones de Texcoco y Tlalnepantla recibían los salarios más elevados, aunque en algunos casos la edad era un factor de diferencias salariales [García, 1981].

En esta etapa aumentó constantemente la población. Según Almonte, en 1852 la ciudad tenía 170 000 habitantes, mientras que Payno estimaba 225 000 personas en 1864; Rosenzweig mencionaba 230 000 habitantes para 1877, y García Cubas consideraba 350 000 en 1892 [Bataillón, 1978].

En 1898 se decretaron los límites administrativos del Distrito Federal con una superficie total de 1 483 kilómetros cuadrados; en 1899, se estableció que su división política fuera la municipalidad de México y seis distritos o prefecturas, que contenían 21 municipalidades; contaba con un área urbana de aproximadamente 12 kilómetros cuadrados, donde residían alrededor de 369 000 habitantes [Gamboa, 1994].

Con las características anteriores arribó la Ciudad de México al siglo xx. Era el centro urbano más importante en un país predominantemente rural y orientado sobre todo hacia las actividades agrícolas. Esto se manifestaba en la configuración de un sistema urbano con el liderazgo de la capital que creció rápidamente superando varias veces el tamaño de las ciudades secundarias [Unikel et al., 1976].

LA CIUDAD DE MÉXICO EN EL SIGLO XX

LA CIUDAD de México durante el siglo xx enfrentó varios cambios sociales, demográficos y espaciales asociados a los efectos derivados de los modelos económicos y de los procesos de urbanización, mismos que permiten establecer las grandes etapas de su desarrollo, que son útiles para explicar su rica historia.

La ciudad en la revolución

Al inicio del siglo xx en el país funcionaba un modelo económico primario exportador de crecimiento hacia fuera, con industrialización incipiente asociada a medios de transporte con ejes troncales ferroviarios de tipo radial que tenían como centro la Ciudad de México, lo que favoreció sus fuerzas de concentración.

Las actividades terciarias⁴ de la ciudad generaban 85% del producto total, frente a 62% en el nivel nacional. Su po-

⁴Las actividades terciarias incluyen: comercio, restaurantes, hospedaje, transportes, almacenamiento, comunicaciones, esparcimiento, alquiler de inmuebles, servicios financieros, gubernamentales, sociales y personales.

der de atracción impulsó el aumento de su población en la primera década debido a la migración rural-urbana que se combinó con factores de expulsión del campo como la alta concentración de la propiedad agrícola, nuevas formas de producción y comercialización, así como el deterioro de las condiciones de vida rural, que en algunas regiones del país, como Yucatán, asumían formas de cruel esclavismo. Las condiciones de alta concentración agraria en grandes latifundios se ilustran con los siguientes datos: en 1910, poseía 1% de la población 97% del territorio nacional, en tanto que 96% de la población sólo era dueño de 2% de la tierra [Stavenhagen, 1976].

En términos administrativos, el Distrito Federal se conformaba por 13 municipalidades; una de ellas era la Ciudad de México integrada por las cuatro delegaciones centrales, con una población que alcanzaba 345 000 habitantes y que residía en una superficie urbanizada de 12 kilómetros cuadrados, es decir, había una densidad promedio de 28 727 habitantes por kilómetro cuadrado.

Durante la primera década del siglo xx, la tasa de crecimiento de la población de la Ciudad de México fue 3.2% en promedio anual, mientras que la población total nacional apenas creció 1.1%. En 1910, el Distrito Federal contaba con un total de 730 000 habitantes y la Ciudad de México tenía una población de 471 000 habitantes que vivían en una área urbanizada de alrededor de 13.7 kilómetros cuadrados, lo que arrojaba una densidad de 34 384 habitantes por kilómetro cuadrado, la cifra más alta en todo el siglo asociada a una ocupación del espacio altamente concentrada (véase cuadro 1).

POBLACIÓN, ÁREA URBANA Y DENSIDAD, 1900-2000

AÑO	POBLACIÓN CENSAL NACIONAL	POBLACIÓN URBANA NACIONAL ^a	CIUDAD DE MÉXICO		
			POBLACIÓN MILES HAB.	ÁREA URBANA KM ²	DENSIDAD HAB/KM ²
1900	13 607	1 437	345	12.0	28 727
1910	15 160	1 783	471	13.7	34 384
1921	14 335	2 100	662	46.4	14 269
1930	16 553	2 891	1 049	62.6	16 757
1940 ¹	19 649	3 928	1 560	117.5	13 275
1950	25 779	7 210	2 982	262.8	11 349
1960	34 923	13 512	5 155	416.9	12 366
1970	48 225	22 731	8 657	722.5	11 983
1980	66 847	36 740	13 735	89 .1	15 413
1990 ²	81 250	51 491	15 048	1 295.0	11 620
2000 ³	97 483	65 653	18 397	1 400.0	13 140

^aSe considera población urbana aquella que reside en localidades con 15 000 y más habitantes.

De 1900 a 1940: Luis Unikel, Crescencio Ruiz y Gustavo Garza (1976), *El desarrollo urbano de México*, El Colegio de México, México, cuadro I-A1, pp. 377-380.

²De 1950 a 1990: Conapo (1998), *Escenarios demográficos y urbanos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 1990-2010*, México, pp. 28-31.

³De 2000, INEGI (2001), *XII Censo general de población y vivienda, 2000*, México, con base en la delimitación del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México.

En la etapa del Porfiriato se gestaron las condiciones de descontento social que desembocaron en el levantamiento armado popular que llevó a la revolución mexicana y que tuvo como espacio referente obligado a la capital del país. A la caída del régimen los jefes revolucionarios decidieron retomar el crecimiento económico y definir el rumbo ideológico de la revolución otorgando el poder a una clase dominante. La política de desarrollo que promovieron líderes como

Francisco I. Madero, Venustiano Carranza y Álvaro Obregón fue de carácter liberal, de modernización e industrialización con énfasis en el comercio y los servicios y con un proceso de urbanización creciente, siendo la Ciudad de México el principal centro político y económico del país. La otra corriente, que fue derrotada, era la del desarrollo rural socialista defendido por líderes agraristas como Emiliano Zapata y Francisco Villa a pesar de que llegaron a tener el control del poder en la capital.

Los líderes revolucionarios triunfantes trataron de consolidar su poder político, lo que los llevó a tomar decisiones importantes relacionadas con la Ciudad de México. Madero, en congruencia con sus planteamientos liberales y anti-centralistas, restableció en 1911 la organización municipal de la ciudad, suprimida por Porfirio Díaz, con el objeto de contar con representantes elegidos democráticamente, aunque esa medida provocó luchas entre partidos y facciones políticas, así como la disminución de la recaudación en unidades administrativas pequeñas y autónomas con bajo peso económico. Se inició la reconstrucción de la infraestructura urbana y la atención a la demanda por servicios para los habitantes, aunque tenía pocos recursos públicos para costear las grandes obras por la reducción en la captación fiscal y la fuga de capitales. Entre los problemas más importantes destacaban los rezagos en empleo, vivienda y transporte.

En 1915, se firmó un pacto entre Carranza y los líderes de los trabajadores organizados en la Casa del Obrero Mundial, una federación de sindicatos y asociaciones mutualistas

que representaban una importante base política y que luchaban por derechos laborales. El sistema de transporte era propiedad extranjera, pertenecía a la Compañía de Tranvías que operaba conjuntamente con la Compañía de Luz y Fuerza dando servicio a negocios y casas de la ciudad. Ante los riesgos políticos de enfrentar a estas empresas, el gobierno orientó sus acciones hacia el sector de vivienda para satisfacer parte de las demandas de los obreros de la Ciudad de México en huelga, restablecer la paz social y atraer a la población. En ese año se decretó que las casas que no tuvieran un uso residencial o comercial tendrían que ser rentadas por un periodo de tres meses a un precio regulado menor de 50 pesos mensuales, se reguló el desalojo de los inquilinos y se limitó el costo de la renta. Estas medidas se ampliaron a escala nacional y se plasmaron como derechos de las clases trabajadoras en el artículo 123 de la Constitución de 1917 [Perló, 1981].

Esta alianza y las concesiones a los trabajadores de la Ciudad de México fueron aprovechadas por Carranza para enfrentar a las fuerzas de Villa y Zapata, mediante los batallones rojos con alrededor de 60 000 hombres. El movimiento obrero urbano no tenía aún una consolidación orgánica de clase, era heterogéneo y luchaba por superar el grave deterioro en sus condiciones de vida, contaba con una fuerte tradición mutualista y una visión antiextranjera, así como una emergente identidad urbana, lo que explica en parte su posición antirrural. La Casa del Obrero Mundial integraba diferentes ocupaciones y especializaciones con trabajadores de la

construcción, artesanos calificados, proletarios, comerciantes, oficinistas y organizaciones mutualistas. La casa se enfrentó a divisiones ideológicas, una primera fue la creación en 1916 de la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal encabezada por Luis N. Morones, en 1918 surgió la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) de posiciones más colaboracionistas con el gobierno, dispuesta a participar desde el poder en la reconstrucción de la economía urbana, y posteriormente surgió la Confederación General de Trabajadores (CGT) de orientación más radical y dirigida por comunistas. Estas organizaciones y la amplia gama de trabajadores se encontraban en una fase de transición de un modo de producción preindustrial, con ocupaciones características de una economía mercantil de exportación, hacia otro de desarrollo industrial rápido con predominio del capital extranjero [Davis, 1999].

Durante el movimiento revolucionario aumentó la migración hacia la capital por la incertidumbre y la destrucción de haciendas y pueblos. Entre 1910 y 1921, la tasa de crecimiento de la población de la ciudad fue de 3.1%, cifra superior de la población urbana nacional, que creció 1.5%, mientras que la nacional se redujo drásticamente a -0.5% como resultado de la mortalidad y la emigración internacional derivadas de la lucha armada.

En la Constitución de 1917 se ratificó la superficie del Distrito Federal. En la Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales se mantuvo su división administrativa municipal con elección popular, pero se señaló que sus municipalidades deberían tener una superficie y población suficientes

para subsistir con sus propios recursos, así como contribuir a los gastos comunes del gobierno central y, sobre todo, se otorgaba facultad al Presidente de México para designar al gobernador del Distrito Federal así como a las autoridades del municipio central o Ciudad de México. Con estas medidas se recentralizó el poder para enfrentar los conflictos políticos urbanos con una administración más controlada. En 1921 la población de la ciudad llegó a 662 000 habitantes que residían en una superficie urbanizada que creció a 46.4 kilómetros cuadrados, reduciendo la densidad a 14 000 habitantes por kilómetro cuadrado.

La ciudad hacia la estabilidad política

En la década de los veinte el país entró en una fase de estabilidad política, principalmente desde la presidencia de Plutarco Elías Calles iniciada en 1924. La ciudad recuperó su proceso de industrialización asociado con el crecimiento del sistema de transportes, la expansión de la mancha urbana y una mayor concentración en el contexto nacional.

La municipalidad de la Ciudad de México, sobre todo entre 1925 y 1928, fue gobernada con la influencia y participación directa de los líderes de la CROM como Morones, y otros como Vicente Lombardo Toledano que llegaron a fundar el Partido Laborista Mexicano. Estos líderes adquirieron un fuerte control político sobre los servicios urbanos, subordinando a los trabajadores de la CGT, y favorecieron el desarrollo de la economía urbana, con el beneplácito del Estado nacional y del sector privado.

En 1928, por decreto presidencial, se suprimió la organización municipal con elección popular y el gobierno del Distrito Federal se encomendó al Presidente de la República. En la Ley Orgánica se creó el Departamento del Distrito Federal y la figura del jefe de éste, que sería nombrado y removido por el Ejecutivo federal. El territorio se dividió en un departamento central y 13 delegaciones. Esta reforma urbana tuvo la intención de centralizar completamente el poder y enfrentar la atomización político-administrativa, pero con la idea principal de que los interlocutores políticos del gobierno fueran las organizaciones populares susceptibles de control por los jefes revolucionarios, con Obregón a la cabeza, lo que lo enfrentó a Morones. Este enfrentamiento concluyó con el asesinato del primero y la pérdida de poder de la CROM a escala nacional y sobre todo en la administración y los servicios de la Ciudad de México.

En 1929, en un contexto de crisis económica internacional, bajo la conducción de Calles se fundó el Partido Nacional Revolucionario (PNR) con el apoyo de los líderes revolucionarios y con la idea de integrar a los diferentes sectores sociales, especialmente al movimiento obrero urbano y a la burocracia con el Estado nacional, y por encima de visiones regionales o localistas, como se había manifestado en la Ciudad de México. Este fue el germen del futuro corporativismo que se consolidó en 1936 al fundarse la Confederación de Trabajadores de México. Asimismo, en la capital se creó el Consejo Consultivo del Distrito Federal como un espacio de control ciudadano alternativo a las desaparecidas estructuras

democráticas municipales locales, mediante el cual se trató de dar cauce a los conflictos políticos y a las diversas demandas sociales, aunque carecía de atribuciones legislativas, integrado por representantes designados por el PNR y controlados por el Presidente y el jefe del Distrito Federal, es decir, de tipo corporativo, lo que limitó los procesos de negociación y consenso sobre la política urbana entre autoridades y ciudadanos.

El consejo se enfrentó a la dificultad de tomar decisiones debido a que en él participaban grupos sociales con diferentes intereses: representantes del comercio en grande y pequeño, cámaras industriales y pequeños industriales, profesionales, inquilinos, propietarios, empleados públicos y privados, trabajadores, campesinos y aun asociaciones de madres que defendían valores familiares católicos. Estos grupos ilustraban el mosaico social de la ciudad y reflejaban con distinta fuerza los intereses de los habitantes urbanos, destacando una clase media liberal emergente con empleados, comerciantes, profesionistas, pequeños propietarios de inmuebles y fábricas, que debatían el futuro de la ciudad. Entre los problemas más importantes se encontraba el servicio de transporte (tranvías y autobuses), la escasez de vivienda, la pavimentación de las calles, el suministro de agua, el drenaje, la localización de los mercados vecinales, los impuestos locales, así como la regulación del comercio callejero, otro tema de recurrencia histórica en la ciudad.

En 1930 se dio a conocer la Ley de Planeación General que otorgaba facultades al consejo para desarrollar la planificación urbana. En la Ciudad de México la protección y res-

tauración de los edificios coloniales del centro se manifestó con el desalojo de los pequeños artesanos, productores industriales, vendedores ambulantes y la liberación de las calles para el movimiento del transporte público; decisiones que implicaban un alto costo político y social ante las necesidades de empleo e ingreso de la población.

En 1933 el PNR introdujo la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal, donde se establecía la creación de una Comisión de Planificación para la Ciudad de México, encargada de elaborar la política urbana con delegados representantes de los empresarios, dueños de inmuebles urbanos, el gobierno y especialistas técnicos.

En el censo de 1930 la Ciudad de México reportaba 1 049 000 habitantes y se estimaba su superficie urbana en casi 63 kilómetros cuadrados, por lo que la densidad alcanzó casi 17 000 habitantes por kilómetro cuadrado. Cabe señalar que aunque la Ciudad de México siguió creciendo en términos absolutos en la década de los años treinta, su tasa promedio anual fue menor (4.0%) respecto a la de los años veinte (5.3%), y un comportamiento similar tuvo la tasa de urbanización nacional (3.1 y 3.6%, respectivamente). Entre las principales razones de ello destacan las medidas de redistribución de la riqueza nacional que favorecían a los campesinos, promovidas durante la presidencia de Lázaro Cárdenas, que incluyeron el reparto agrario y el apoyo a la producción agrícola mediante la inversión pública, la creación de instituciones financieras, la construcción de obras de infraestructura carretera y de gran irrigación, así como el control de los energé-

ticos. Estas medidas propiciaron el repoblamiento del campo, redujeron la presión demográfica sobre las ciudades y colocaron los cimientos para el crecimiento industrial en las grandes urbes [Solís, 1973].

En el Distrito Federal, Cárdenas también expropió tierras y convirtió más de la mitad de la superficie en propiedad ejidal o comunal (lo que redujo la oferta y elevó los precios del suelo), decretó parques nacionales el Desierto de los Leones y Cumbres del Ajusco, para disminuir la deforestación en las laderas de la cuenca, dio prioridad a la infraestructura para el desarrollo industrial y a los obreros sindicalizados, por encima del comercio y los servicios, aunque le redujo los recursos públicos a la ciudad para fortalecer el presupuesto nacional. Los programas sociales atendieron necesidades de salud y educación, así como vivienda para los trabajadores y empleados de gobierno en terrenos expropiados donde surgieron colonias proletarias. Asimismo, promovió obras públicas en el centro de la ciudad con la finalidad de atraer capital industrial y tuvo resultados positivos ya que varias empresas se localizaron en delegaciones como Gustavo A. Madero y Azcapotzalco. Esta política urbana significó el desplazamiento de inquilinos, artesanos, tenderos y pequeños comerciantes no asalariados frente a las nuevas industrias y sus trabajadores. La lucha social y política se expresaba entre los antiguos residentes, muchos de ellos descendientes de españoles que controlaban el comercio y los servicios urbanos, y los nuevos avecindados, de piel más oscura (indígenas u orientales), marginales u ocupados en actividades como el comercio informal [Perló, 1981 y Davis, 1999].

Los conflictos en la Ciudad de México surgían de la inconformidad de varios sectores: algunos empresarios que estaban en contra de las medidas nacionalistas de Cárdenas (como las del petróleo y la energía eléctrica), un sector de terratenientes, caciques y militares con fuerza regional afectados por las expropiaciones agrarias, administradores y trabajadores del gobierno que temían perder sus privilegios y condiciones laborales; también había grupos de trabajadores radicales y habitantes urbanos desempleados y pobres que demandaban servicios. Una salida a esta situación fue la creación del Partido de la Revolución Mexicana (PRM) en 1938 al cual fueron incorporados los sectores obrero, campesino, popular-burocrático y militar, bajo un esquema de inclusión política corporativista que, aunque no exento de conflictos sociales, permitió lograr una estructura política sólida que facilitaría en adelante el crecimiento económico del país, con la Ciudad de México como su lugar central.

A pesar de los diferentes conflictos, la importancia industrial de la Ciudad de México aumentó constantemente pues el producto interno bruto (PIB) de su sector secundario⁵ pasó de representar 8% del total nacional en 1900 a 35% en 1940, sobre todo por la creación de empresas manufactureras; asimismo, la participación del PIB de la capital en el total nacional aumentó de 9 al 30% [Garza, 1987]. La población de la ciudad había crecido hasta reportar, en el censo de 1940, 1 560 000 habitantes distribuidos en un área urbanizada de

⁵ El sector secundario incluye las siguientes actividades económicas: minería, industria manufacturera, construcción, gas, agua y electricidad.

casi 118 kilómetros cuadrados, con lo que la densidad disminuyó a poco más de 13 000 habitantes por kilómetro cuadrado dando paso a una fase de expansión física. En 1941 se ratificaron los límites de 1898 y se modificaron divisiones internas para conformar 12 delegaciones, más la Ciudad de México (sede del departamento central).

La metrópoli incipiente durante el milagro económico

El periodo proteccionista de sustitución de importaciones o de crecimiento hacia adentro, que se conoce como "milagro mexicano", tuvo dos fases. La inicial entre 1935 y 1954, con la "primera acumulación industrial", caracterizada por la utilización intensiva de la planta industrial que se había instalado desde el siglo xix, dentro de la cual predominaban la pequeña y mediana empresas de industria ligera, conectada con el consumo directo más o menos generalizado y con exigencias tecnológicas mínimas, la cual fue favorecida por la desarticulación y crisis del mercado mundial capitalista. La fuerza de trabajo sufrió un régimen de explotación por la inflación y el consiguiente deterioro del salario real. Asimismo, hacia 1945, se inició la contrarreforma agraria que provocó la reconcentración de la propiedad rural y del ingreso, lo que se combinó con el aumento de la inversión extranjera haciendo más dependiente la economía nacional de las conmociones mundiales. Sólo en el periodo 1945-1955, el PIB nacional

creció a una tasa anual de 6% y el agropecuario a 5.8%. En estas condiciones repuntó la migración campo-ciudad, siendo la Ciudad de México el principal destino, ya que en ella se localizaba una parte muy importante del aparato productivo y del mercado.

La segunda fase del milagro económico, fue la del "desarrollo estabilizador" (1955-1965), con alto crecimiento económico, con estabilidad de precios y del tipo de cambio, pero con una acelerada concentración del ingreso, deterioro del salario y contracción del mercado interno para los productos de la industria ligera, lo que propició la desaparición o absorción de pequeñas y medianas empresas tradicionales, de manera combinada con el aumento de la dependencia externa por la llegada masiva de capitales foráneos a la industria. En este periodo, el PIB nacional creció a una tasa de 6.6% anual mientras que el sector agropecuario ya daba síntomas de agotamiento al crecer sólo 4%. En esta etapa el crecimiento demográfico se elevó, el movimiento obrero quedó bajo el control burocrático de los sindicatos y fue reprimida su vanguardia, todo lo cual configuró un cuadro de creciente desigualdad económica, social y regional en el país [Ayala *et al.*, 1979].

Durante el milagro mexicano aumentó rápidamente la riqueza en los sectores industrial y de servicios de base urbana, los cuales se beneficiaron de las transferencias del valor generado en el sector agropecuario y el campo. En este periodo el sector primario cumplió con las funciones que se le asignaron en el modelo de acumulación de capital y en la

división del trabajo: a) generar divisas mediante la exportación de productos agropecuarios para el financiamiento de la importación de bienes de capital y materias primas para la industria nacional; b) abastecer la industria con materias primas a precios inferiores a los del mercado mundial; c) alimentar a la población urbana a precios bajos para hacer atractiva la inversión industrial por debajo del costo de subsistencia y reproducción de la fuerza de trabajo; y, d) aportar gente como ejército industrial de reserva para mantener bajos los salarios [Warman, 1979].

Los gobiernos ampliaron la infraestructura al construir una red de ejes carreteros troncales paralelos a los ferroviarios, lo que privilegió el ciclo automotor y reforzó el patrón urbano regional concentrador del país, con lo que se perdió la oportunidad de establecer redes complementarias para lograr una organización del territorio diferente que facilitara la accesibilidad rural [Chías, 2003].

En este contexto, la Ciudad de México se consolidó como el principal polo de desarrollo industrial y de servicios en el país y en la región central, lo que estimuló la concentración de las actividades económicas y la atracción de población. Así también desarrolló su proceso de metropolización asociado a un elevado crecimiento económico y demográfico, con un mayor uso del automóvil y los autobuses que contribuyeron a ampliar las distancias en la transportación de los habitantes y con ello su expansión física. En las periferias se impulsaron actividades asociadas a la provisión de materias primas, alimentos y servicios para el aparato productivo y la población

de la ciudad central, con excepciones como la minería en Hidalgo y la industria textil y de confección en Tlaxcala.

Las características de los subsecuentes modelos económicos se expresaron territorialmente en procesos de metropolización con concentración centro-periferia y redes de conurbación extendidas hacia los pueblos próximos. En términos demográficos, durante la década de los cuarenta la Ciudad de México tuvo el crecimiento más veloz de la población en todo el siglo xx al llegar a una tasa promedio anual de 6.3%, semejante a la tasa urbana nacional, pero muy superior a la total del país que fue de 2.8%. Este periodo se asocia con el despegue del modelo de industrialización y sustitución de importaciones que favoreció el proceso de concentración de capital y fuerza de trabajo.

En los años cincuenta, la actividad industrial de la ciudad se extendió hacia el estado de México, impulsando la producción de bienes de capital e intermedios integrados a las cadenas productivas y al mercado de la ciudad. La terminal de pasajeros y la de ferrocarril se reubicaron hacia el norte del Distrito Federal. Las obras de infraestructura vial como el Viaducto Miguel Alemán y la avenida Insurgentes favorecieron la movilidad de la población. De manera combinada, la prohibición del gobierno del Distrito Federal de construir vivienda formal masiva provocó la expansión física de la mancha urbana fuera de sus límites y surgieron las primeras "ciudades dormitorio" donde viven trabajadores que se transportan cotidianamente al centro a distancias y costos cada vez mayores. La construcción de urbanizaciones populares en colonias como

el pueblo de Atzacolco y Nueva Atzacolco, ubicados a las orillas de la carretera a Pachuca contribuyeron a conurbar la delegación Gustavo A. Madero con el municipio de Tlalnepantla; asimismo, se fueron integrando físicamente algunas áreas de las delegaciones Miguel Hidalgo y Azcapotzalco con Naucalpan, para conformar la incipiente Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Este proceso de expansión física del espacio construido redujo la densidad de población a un poco más de 11 000 habitantes por kilómetro cuadrado.

El crecimiento de la población de la Ciudad de México se mantuvo muy elevado en los años cincuenta en que alcanzó 5.6% en promedio anual, cifra menor al proceso de urbanización general que llegó a 6.5% en el país, pero superior a la tasa nacional total de 3.1%. En la década de los años sesenta, la población de la ciudad creció a una tasa promedio anual de 5.5%, la población urbana a 5.3% y la total del país sólo a 3.3 por ciento.

Las fuerzas de atracción de la Ciudad de México se tradujeron en un rápido crecimiento de sus habitantes y su consecuente expansión física, inicialmente sobre los municipios de Tlalnepantla, Naucalpan, Ecatepec y la porción de Chimalhuacán que luego se dividió para crear Nezahualcóyotl, donde se alcanzó una tasa de crecimiento demográfico de hasta 19% anual, frente a cifras de 3.5% en la ciudad central. Este proceso se expresó en un mercado inmobiliario emergente de dos grandes tipos: uno menor y predominantemente formal hacia Ciudad Satélite, y otro masivo e informal, con el surgimiento de asentamientos irregulares, carentes

de servicios públicos, con graves problemas legales sobre la propiedad de la tierra urbana, en lucha con la propiedad ejidal, comunal o federal, que fueron el germen de amplios movimientos urbano-populares organizados alrededor de estas demandas y alimentados por una población que aumentaba a gran velocidad.

En 1960, la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) se conformaba con la denominada Ciudad de México o ciudad central consolidada (integrada por lo que después serían las cuatro delegaciones centrales), más 11 delegaciones (con excepción de Milpa Alta), más los cuatro municipios del estado de México antes mencionados, sujetos a procesos de maduración. La población residente en el área urbanizada se estima en 5 155 000 habitantes, que residían en un área urbanizada de 417 kilómetros cuadrados, lo que daba una densidad de 12 366 habitantes por kilómetro cuadrado.

En 1970 la Ciudad de México se dividió en cuatro delegaciones, y el Distrito Federal quedó integrado por un total de 16 unidades administrativas. La zona metropolitana ya se había expandido sobre 11 municipios del estado de México, los cuatro citados más Atizapán de Zaragoza, Coacalco, Cuautitlán de Romero Rubio, La Paz, Nezahualcóyotl, Tlaxitlán y Huixquilucan, este último es el territorio que une físicamente las zonas metropolitanas de la Ciudad de México con la de Toluca, lo que sustenta el concepto de megalópolis emergente en la Región Centro. En ese año residían 8 657 000 habitantes en la zona metropolitana, en una superficie urba-

nizada de 722 kilómetros cuadrados, es decir, con una densidad de 11 983 habitantes por kilómetro cuadrado.

En la década de los ochenta, el país dio un giro hacia un modelo de apertura comercial y de economía global con medidas de desregulación, privatización y apoyo a las exportaciones, lo que significó nuevas necesidades de transportación. En el territorio mexicano se inició la construcción de autopistas para consolidar enlaces interurbanos largos y favorecer la integración urbano-regional. El proceso de urbanización en la Región Centro de México se enfrentó a cambios, ya que se observaron formas de concentración ampliada mediante subcentros regionales complementarios al funcionamiento del núcleo metropolitano y donde se relocalizaron inicialmente algunos procesos productivos sobre todo de industria pesada o contaminante (cemento, automotriz o química); se desarrollaron formas de reversión de la polarización y contraurbanización en respuesta al incremento de los costos ambientales y de transportación para las empresas. Los flujos de personas y bienes comenzaron a ser entre subcentros periurbanos, aunque aún predominaba el patrón centro-periferia.

La ciudad contemporánea y sus definiciones

La Ciudad de México se ha enfrentado a varios procesos de urbanización, metropolización y megalopolización que no

tienen correspondencia con la delimitación formal de los territorios estatales, municipales o delegacionales, lo que dificulta su planeación y gobernabilidad integral. Existen diferentes niveles o ámbitos territoriales de análisis con definiciones legales cambiantes en el tiempo que pueden llevar a confusiones; por ello es conveniente mencionar los siguientes conceptos básicos:

a) Ciudad de México. En términos político-administrativos y constitucionales, la Ciudad de México coincide con los límites del Distrito Federal o la suma de las 16 delegaciones, tal como se señala en el Estatuto de Gobierno de la Ciudad de México. Éste constituye un orden de gobierno reconocido en la Constitución junto con el federal y el municipal. No obstante, esta definición formal está lejana de los múltiples y diversos fenómenos que repercuten en la verdadera gran ciudad como se puede ver en los siguientes conceptos.

b) Área Metropolitana de la Ciudad de México. Es el espacio urbano construido equivalente a la mancha urbana resultante de la expansión física, básicamente desde el núcleo central hacia los municipios del estado de México, o bien, del crecimiento por conurbaciones en la periferia.

c) Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Es la extensión de la superficie total de los municipios donde se ubican las localidades urbanizadas del área metropolitana. Esta definición se acerca al concepto de región político-administrativa con un componente de homogeneidad geográfica. Incluye el territorio del Distrito Federal y de 34 municipios del estado de México [INEGI, GDF y GEM, 2001].

d) Zona Metropolitana del Valle de México (ZMMV). De acuerdo con el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México se incluye el territorio del Distrito Federal, 58 municipios del estado de México y uno del estado de Hidalgo (Tizayuca); no sólo integrados físicamente, sino también funcionalmente mediante flujos cotidianos de personas y mercancías. También se define como el ámbito inmediato de influencia socioeconómica y físicoespacial de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. La ZMMV incluye un número importante de municipios con características rurales, pero que dada su localización están sujetos a fuertes presiones de poblamiento, es decir, se trata de una definición futurista acerca del proceso de expansión y conurbación metropolitana. Asimismo se toman como base los límites político-administrativos municipales, indispensables en el proceso de planificación.⁶

e) Megalópolis de la Región Centro de México o Ciudad-región. También denominada Región de Conurbación del Centro del País o Región Megalopolitana, considera la integración física o funcional de dos o más zonas metropolitanas de la Región Centro conformada por el Distrito Federal y los estados de Hidalgo, México, Morelos, Puebla, Tlaxcala y eventualmente Querétaro. En este territorio destaca la importancia de la ZMMV que establece una intensa relación con las ciudades de su periferia o corona regional: zona metropolitana (ZM) de To-

⁶ La delimitación territorial de la ZMMV, coincide con la de la "Cuenca económica de México", propuesta por el doctor Ángel Bassols [Bassols y González, 1993, y cfr. Sedesol, GDF, GEM, Cometa, 1998].

luca, ZM de Cuernavaca-Cuautla, ZM de Puebla-Tlaxcala, ZM de Pachuca y ZM de Querétaro. En la delimitación de la megalópolis se aplica el concepto de ciudad-región, mismo que es útil para describir el espacio de interacción regional de la ZMM con varios centros urbanos mediante redes de infraestructura como las de comunicaciones, transportes o hidráulica (elementos estructuradores) y flujos con origen y destino intra e interregionales (variables de funcionamiento). En este caso, entre los diferentes criterios de regionalización y de definición de zonas metropolitanas, se enfatizan los relacionados con la idea de la integración funcional y la región nodal o polarizada.

f) Región Centro de México. La ZMM se localiza en esta región integrada por los territorios completos del estado de México, Puebla, Tlaxcala, Morelos, Hidalgo, Querétaro y el Distrito Federal, principalmente bajo los supuestos de delimitación político administrativa-estatal y de la geografía económica nacional. Este nivel espacial no constituye un orden de gobierno.

g) Sistema Urbano Nacional (SUN). Este ámbito se define como el conjunto de ciudades del país que funciona de una manera jerarquizada, estructurada y dinámica en diferentes escalas. Las ciudades cuentan con una jerarquía de acuerdo con la magnitud de variables socioeconómicas, demográficas, de infraestructura y servicios; son nodos estructuradores de las regiones y su funcionamiento se expresa mediante las interrelaciones que se generan entre ellas y sus territorios de influencia por los vínculos en forma de flujos de personas,

bienes, información, comunicación y otros indicadores que reflejan los atributos dinámicos del sistema. El SUN de México se integraba, de acuerdo con las cifras de 1995, con: 347 localidades de 15 000 y más habitantes⁷ ubicadas en 544 municipios, incluyendo ciudades o zonas metropolitanas.

El SUN se divide en dos sistemas. El primero es el Sistema Urbano Principal que se conforma con 118 localidades de más de 50 000 habitantes, de las cuales 37 son zonas metropolitanas que abarcan 252 municipios y 81 son ciudades ubicadas en un municipio cada una. Éstas constituyen el núcleo de la dinámica socioeconómica y demográfica del país y presentan una estructura jerárquica que refleja los procesos de concentración y dispersión característicos del territorio mexicano. Los lugares centrales se clasifican en cinco grupos: en el rango 1 se ubica solamente la Zona Metropolitana del Valle de México; en el rango 2 se encuentran otras tres grandes zonas metropolitanas: Guadalajara, Monterrey y Puebla; en el rango 3 se ubican 16 ciudades; en el rango 4 otros 29 centros urbanos; y en el rango 5 los 69 restantes. El segundo es el Sistema Urbano Complementario integrado por 229 localidades de entre 15 000 y 50 000 habitantes, que se encuentran distribuidas en 211 municipios [Sedesol, IIEC-UNAM, CAM, 2000].

El concepto de Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), es el más adecuado para el análisis debido a que

⁷ Se consideran urbanas las localidades con 15 000 o más habitantes, aunque se toma como base el municipio en el que se encuentran, para fines de análisis de largo plazo.

incluye los de Ciudad de México o D.F., Área Metropolitana de la Ciudad de México y Zona Metropolitana de la Ciudad de México; asimismo, permite establecer su especificidad en la megalópolis de la Región Centro de México respecto a otras zonas metropolitanas y en el marco del Sistema Urbano Nacional.

LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO

LAS GRANDES zonas metropolitanas, como la del Valle de México, se definen mediante criterios de integración física y funcional en cuatro niveles: el intrametropolitano, el regional, el nacional y el mundial. Cabe mencionar que no hay consenso respecto a las variables e indicadores a considerar, ni de su magnitud, para incluir un municipio como parte de una zona metropolitana. Aunque se acepta el criterio de conurbación o el porcentaje del territorio municipal construido, existen diferentes posiciones acerca del grado de integración funcional y de la importancia económica de actividades no agrícolas de cada municipio considerado metropolitano. Estos criterios tienen un comportamiento dinámico que obliga a su revisión en el tiempo. Esto último se aplica también al concepto de ZMM, ya que debido a los procesos de expansión física y conurbación, asociados con el crecimiento de las áreas habitacionales, las redes de transporte e infraestructura y los cambios en la localización industrial y los servicios en la Región Centro, es previsible que el número de municipios aumente en el futuro, tanto en el estado de México como en el de Hidalgo, en el cual se desarrolla un nuevo ciclo de

crecimiento metropolitano. A continuación se exponen algunas características generales de esta compleja zona metropolitana.

Expansión física y conurbación

La expansión física de la ZMM se da “hacia fuera” sobre todo a lo largo de los grandes ejes carreteros y mediante subcentros urbanos y microrregiones especializadas en comercio, industria, habitación o esparcimiento. En general, estos procesos responden básicamente a los intereses privados y sociales, más que a resultados deliberados de planeación gubernamental con objetivos claros de mediano y largos plazos para la metrópoli, la región y el país.

La ZMM presenta diferentes modalidades de expansión física hacia las periferias metropolitana y regional asociadas a procesos característicos de los ciclos de los modelos económicos, como la desconcentración y relocalización selectiva de algunas empresas a distancias próximas, en busca de economías de aglomeración que impliquen una reducción marginal en sus costos de transportación, producción y comercialización. Esos procesos se asocian con cambios en la especialización, reestructuración y refuncionalización económica del sistema regional de asentamientos humanos que ofrecen nuevas ventajas competitivas atractivas para la localización industrial, y con las estrategias de operación de empresas que desdoblan sus procesos productivos hacia las periferias mientras mantienen funciones administrativas en el núcleo urbano.

Es el caso de algunos nuevos distritos industriales y zonas especializadas en la administración de negocios o el comercio para grupos de altos ingresos, como el complejo Santa Fe.

El crecimiento y la expansión metropolitana hacia las periferias se producen sobre localidades heterogéneas en sus aspectos socioeconómicos, demográficos, políticos y culturales. Los actores sociales de las comunidades rurales y semi-rurales de la periferia metropolitana se integran con diferente velocidad a la gran ciudad mediante una transformación gradual y dinámica de sus instituciones. Estas últimas, pueden estar más o menos consolidadas y con diferentes grados de homogeneidad, de manera que su integración al proceso de metropolización puede ser lenta (con rechazo) o rápido (con asimilación), y puede generar diferenciación u homogeneización en la estructura social de la comunidad, o bien, segregar las formas cotidianas de vida y las actividades económicas. Las diferentes modalidades de la expansión metropolitana sobre las periferias provocan contradicciones entre la creciente integración espacial y la pérdida de identidad local que significan nuevos conflictos.

Funcionalidad

Las metrópolis generalmente son motoras de impulso económico en el marco de cada sistema regional y nacional de asentamientos humanos, ya que constituyen nodos que se vinculan por medio de redes de comunicaciones y transportes con los mercados internos y globales mediante flujos de

capital, bienes, información, tecnología, servicios o población. En el circuito mundial de ciudades presentan diferentes niveles de inserción de acuerdo con su poder y grado de competitividad internacional, así como por sus funciones como centro de control y administración de grandes firmas multinacionales, es decir, algunos de sus componentes se vinculan con los procesos de globalización aunque otros quedan al margen. Estas grandes metrópolis continúan creciendo de manera desigual y frecuentemente evolucionan hacia ciudades-región con influencia regional, nacional y aun internacional, tienen gran fuerza social, política, demográfica, tecnológica y cultural; constituyen aglomeraciones con gran densidad de flujos e intercambios que facilitan los procesos de aprendizaje, creatividad e innovación, con lo cual influyen sobre el resto de las ciudades del sistema. Es frecuente que en ellas se expresen las grandes contradicciones sociales de riqueza y pobreza extremas, coexistiendo bajo diferentes formas de segregación en distancias cortas, y de manera asociada con modalidades antisociales [Sassen, 1991; Borja y Castells, 1997; Delgado, 1998 y Scott et al., 2001-a].

La ZMVM cumple funciones estratégicas para el sistema urbano nacional en los aspectos económico, financiero, comercial, tecnológico y gerencial; asimismo, tiene un gran peso social, demográfico, político y cultural. La elevada concentración de actividades productivas, población y servicios en la ZMVM, explica el aún alto índice de primacía en el sistema urbano nacional y donde esta zona metropolitana es la única en la cúspide. Es el principal nodo económico y demográfico

del país, es la metrópoli dominante que polariza las interacciones urbanas nacionales, por lo que influye significativamente en todo el territorio de la República Mexicana.

En las dos últimas décadas se produjeron formas de reestructuración de la economía metropolitana, ya que el nuevo modelo económico deterioró sus bases productivas tradicionales. Disminuyeron sus actividades industriales y aumentaron las de servicios, bajo un proceso de polarización del empleo y del ingreso. La apertura comercial, sobre todo a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), fortaleció las actividades orientadas al mercado externo y debilitó el interno. Ante estas nuevas condiciones algunos de sus sectores económicos se reconvirtieron para mantenerse en operación y otros se rezagaron.

La creciente competitividad internacional ha propiciado la reestructuración económica, sobre todo de algunas ramas industriales que se han desconcentrado y relocalizado en espacios alternativos de la Región Centro. Algunas inversiones en empresas –sobre todo las orientadas a los mercados de exportación– antes concentradas en grandes áreas urbanas, se han reubicado en otras ciudades, especialmente en las intermedias, como sucede con las ubicadas alrededor de la ZMVM. En otras zonas metropolitanas también se han desarrollado nuevas actividades, como las vinculadas con los servicios para las firmas exportadoras, los financieros, de informática o las amenidades relacionadas con la oferta cultural, aunque en una menor escala. Este proceso genera inadecuaciones entre la oferta de la infraestructura urbana acumulada (vialidades,

agua, drenaje y alcantarillado, etc.) y algunos servicios públicos (transporte y seguridad públicos) con la nueva demanda, provocando un aumento coyuntural en los costos de operación de las empresas reubicadas, aunque atenuados, por ejemplo, con estímulos fiscales, inversiones rápidas de algunos ayuntamientos, ahorros en precios relativos de la fuerza de trabajo o normas ambientales más flexibles.

Centralidad

La centralidad se entiende como la fuerza de atracción de un lugar para ofrecer bienes y servicios a su población y a la residente en un área de influencia determinada. En el caso de México, se expresa en una organización del territorio concentrada en cuatro zonas metropolitanas de influencia regional: Guadalajara, Monterrey, Puebla y la ZMVM. Esta última es el lugar central del Sistema Urbano Nacional (SUN). La elevada concentración de población, de actividades económicas y servicios en estas zonas, explican su fuerza ante el resto de los asentamientos humanos. Las interacciones entre las localidades, conforman redes que estructuran el sistema nacional de ciudades y cada punto del territorio interactúa con otros de jerarquía superior o inferior, lo que define áreas de influencia funcional. La estructura y funcionamiento del sistema urbano refleja los principales puntos de vinculación entre sus elementos y proyecta las disparidades respecto a la distribución de la población, las actividades económicas y los recursos naturales en el territorio. Esta regionalización pone énfasis

en aspectos nodales o de polarización aunque también se combina con criterios de homogeneidad físico-geográficos y político-administrativos.

En el análisis de centralidad es posible aplicar diferentes métodos e indicadores de flujo que revelan las fuerzas de atracción de las ciudades. Para ilustrar este aspecto, la variable de flujos telefónicos efectuados entre las 100 principales ciudades del SUN en 1990, indicaba que 26% del total de las llamadas surgieron o se recibieron en la ZMVM. El área de influencia de esta zona metropolitana abarca todo el país; incluso ciudades lejanas geográficamente como Tijuana, Tapachula y Cancún, mantienen una estrecha interacción con este lugar central, de manera que del total de llamadas telefónicas que hicieron esas tres ciudades en el SUN su porcentaje correspondiente a la ZMVM fue de 28, 34 y 44%, respectivamente. Asimismo, se confirma la centralidad de la ZMVM con estimaciones de potencial obtenidas en un modelo gravitacional.⁸

En el caso de flujos aéreos, en 1998 se transportaron en todos los aeropuertos nacionales 70 millones de personas (con su equivalencia para carga), de los cuales 35% correspondió al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, lo que pone de manifiesto su gran capacidad como centro distribuidor y receptor de personas y carga, confirmando su

⁸ El modelo gravitacional permite estimar datos de flujos potenciales entre pares de ciudades considerando, por ejemplo, cifras de población por ciudad y distancia entre ellas. Estos datos se pueden comparar con valores observados como en el caso de las llamadas telefónicas [Conapo, 1991].

primacía en el contexto del SUN; y le seguían los aeropuertos de las ciudades de Guadalajara (9.7%), Tijuana (8.1%), Monterrey (7.5%) y Cancún (4.2%) [ASA, 2000].

En viajes internacionales se refleja la importancia que tiene la ZMVM, que cuenta con aeropuerto de altas especificaciones (condición que favorece la competitividad) en relación con otras ciudades del mundo con las cuales mantienen vínculos. Dicha situación facilita los intercambios con las ciudades que son más competitivas en los mercados globales. La ZMVM moviliza uno de cada cinco pasajeros transportados desde México a 176 destinos u orígenes en el mundo, le siguen Cancún (12%), Puerto Vallarta (4%), Guadalajara (4%) y otras ciudades de menor peso relativo en el país.

La ZMVM mantiene una alta intensidad de flujos aeroportuarios con algunas ciudades de Estados Unidos, entre las cuales sobresalen, en ese orden: Los Ángeles, Dallas, Houston, Chicago, Miami, San Francisco, Nueva York, Phoenix, Atlanta, Minneapolis y San Antonio. En general, predominan las interacciones de ciudades de México con las de la costa este de Estados Unidos, lo que confirma la integración del SUN con aquel país, sobre todo por medio del corredor que va de la ZMVM a Monterrey.

Los procesos de expansión e integración física y funcional de la ZMVM le otorgan un alto grado de centralidad en el contexto regional y nacional, así como ventajas para competir en los mercados mundiales; no obstante, el reto consiste en consolidarse en la economía global, dinamizando sus sectores y las regiones de influencia, y sobre todo, cumpliendo

con sus funciones redistributivas de la riqueza entre los grupos sociales del país.

Población

Los procesos de crecimiento y la distribución espacial de la población en la ZMM se articulan con factores socioeconómicos condicionados geográficamente. La economía metropolitana genera efectos multiplicadores en materia de empleo y oportunidades de desarrollo, lo que explica su fuerza de atracción migratoria.

La expansión física y la integración funcional han significado que la ZMM, se identifique para fines de planeación como el territorio del D.F., más 58 municipios del estado de México y el municipio hidalguense de Tizayuca. Así delimitada, la población de la ZMM pasó de 2.9 a 18.4 millones de habitantes entre 1950 y 2000. La tasa de crecimiento demográfico se redujo al pasar de 5.6% que alcanzó entre 1950-1960, a 2.0% entre 1990-2000. En esos mismos periodos el D.F. pasó de 5.2 a 0.4%, mientras que los municipios conurbados del estado de México reportaron 18.0 y 3.7%, respectivamente. Esto significa que la mayor velocidad de crecimiento de la población ha pasado del centro a la periferia, lo que se refleja en la proporción de residentes en el D.F. (47%) y los municipios conurbados del estado de México (53%). En el año 2000, la población de la ZMM vivía en un área urbanizada de 1 400 kilómetros cuadrados, es decir, con una densidad de más de 13 000 habitantes por kilómetro cuadrado.

Entre 1970 y 2000, la población de la ZMVM aumentó en 8.5 millones de habitantes, es decir, 283 000 personas adicionales al año, o bien, una ciudad media del tamaño de Uruapan, Tapachula o Guasave. Esta situación se dio a pesar de que disminuyó su participación de 19.2 a 18.9% del total nacional en ese periodo.

En la ZMVM hay una reducción constante en el crecimiento y la densidad de población en el núcleo metropolitano y un aumento gradual en las periferias, lo que se manifiesta en tasas negativas de crecimiento poblacional en las delegaciones centrales: Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza; de manera complementaria altas tasas en los municipios de las coronas de la ZMVM, destacando en esta etapa Chimalhuacán, Chalco, Ixtapaluca, Tultepec, Tlaxiáhuac, Valle de Chalco Solidaridad, Nextlalpan, Tepotzotlán, Atizapán de Zaragoza, La Paz, Coacalco y Atenco.

En cuanto a la migración, en la región centro se observan desplazamientos de la población que sobrepasan a los municipios contiguos a la ZMVM, incluyendo ciudades como: Cuernavaca, Cuautla, Toluca, Pachuca, Tlaxcala, San Martín Texmelucan y San Juan del Río, entre otras. Este proceso frecuentemente implica un cambio de residencia, aunque en muchos casos conservando el mismo lugar de trabajo; por lo tanto, esta población tiende a transportarse diaria o semanalmente entre la zona metropolitana y su lugar de residencia, a pesar de la distancia. Estas nuevas formas de interrelación entre esas áreas urbanas periféricas que forman parte del sistema regional de ciudades se dan, por ejemplo, mediante

intensos flujos migratorios de *commuters* urbano-metropolitanos o rural-metropolitanos que, desde áreas "dormitorio", se movilizan cotidianamente hacia alguno de los subcentros urbanos del sistema. Esta migración se manifiesta en la atracción de población flotante hacia algunas delegaciones del D.F. por razones de trabajo, educación, salud, familiares o diversos servicios.

Economía metropolitana

La economía nacional se concentra en algunas entidades federativas como el Distrito Federal, el estado de México, Jalisco y Nuevo León, justamente donde se encuentran las tres más grandes zonas metropolitanas del país. En estas ciudades las actividades terciarias tienen un gran peso económico y destaca una mayor disponibilidad de los servicios tecnológicos requeridos para el funcionamiento de las grandes empresas nacionales y transnacionales que operan en el marco de la globalización. No obstante, también presentan formas de desindustrialización, aumento de servicios informales y expansión de colonias periféricas en condiciones de pobreza y marginación.

En el caso de la reestructuración económica en la Región Centro de México se observa la diversificación y relocalización de las actividades de la ZMM, así como la creciente especialización de las ciudades de la corona regional, como formas hasta cierto grado complementarias. En este sentido, destaca la reducción en la especialización manufacturera

de la ZMVM, y su aumento en Querétaro, San Juan del Río y Tehuacán [Sánchez, 2000]. Entre 1970 y 2000, la tasa de crecimiento promedio anual de las actividades secundarias de la ZMVM fue de 2.4%, mientras que las terciarias alcanzaron 3.5%; consecuentemente, la industria contribuyó con el 23.5% del PIB total metropolitano y los servicios aumentaron 76.2% [Sobrino, 2000].

El modelo económico aplicado desde los años ochenta provocó cambios derivados de una mayor apertura comercial y una creciente competitividad internacional bajo la lógica de la globalización, lo que propició una reorientación hacia el mercado externo y un debilitamiento del mercado interno provocando rezagos y desequilibrios socioeconómicos. En el caso del D.F. como núcleo de la ZMVM, ese modelo deterioró sus bases productivas ya que no se generaron oportunamente los cimientos alternativos para un crecimiento sostenido y sustentable, que le permitiera adaptarse a las condiciones que impone la nueva forma de inserción subordinada del país en el mercado mundial. Al ser desmantelado el incipiente sector nacional de bienes de capital, la importación masiva de activos no ha representado un aumento de la demanda interna. El creciente acceso a mercados externos ha provocado el aumento de la demanda de insumos importados y la consecuente desintegración de cadenas productivas, así como la anulación del éxito exportador del sector manufacturero, debido a que en la fabricación de los bienes exportados se incluye un alto porcentaje de importaciones. El sector externo aún no retribuye con ingresos fiscales a la

ciudad, de manera proporcional a la preferencia que se le ha otorgado en el modelo económico. Asimismo, la oferta de servicios modernos en sectores de punta no se ha convertido todavía en el motor del desarrollo de la ciudad, porque aún es débil su vinculación con la gran industria y el cambio tecnológico, y es casi nula respecto a las industrias tradicionales con poca capacidad de modernización.

Por ello crecen las dificultades para que el D.F. siga siendo un motor dinámico de desarrollo regional y nacional, y responda a las necesidades básicas de la población, es decir, ofrecer empleo estable, ingresos suficientes, vivienda adecuada, infraestructura urbana y servicios públicos eficientes en aspectos como salud, educación, recreación y cultura, un medio ambiente sano y, en general, una mejor calidad de vida.

No obstante, las economías de la ZMM y del D.F. siguen siendo las más importantes del país si se considera su aportación absoluta aunque sufran una pérdida de dinamismo. La zona metropolitana contribuye con uno de cada cuatro pesos de la riqueza generada en el territorio nacional. En el caso del D.F., entre 1993 y 2000, la tasa de crecimiento del PIB fue de 2.9% en promedio anual, frente a 4.3% del estado de México y 3.6% de la media nacional, es decir, su dinámica económica en este periodo se ubicó por debajo de los estados de la región centro y del país.

En este periodo, la mayor participación del D.F. en el producto nacional fue en servicios comunales, sociales y personales (33.6% del total nacional sectorial), servicios financieros, seguros, actividades inmobiliarias y de alquiler (27.0%), trans-



porte, almacenaje y comunicaciones (25.6%), comercio, restaurantes y hoteles (23.8%), construcción (22.8%) e industria manufacturera (20.7%). Asimismo, en el estado de México han sido importantes la industria manufacturera (16.8%), construcción (10.6%) y comercio, restaurantes y hoteles (10.0%) (véase cuadro 2).

CUADRO 2

PRODUCTO INTERNO BRUTO PROMEDIO 1993-2000 (%)

GRAN DIVISIÓN ECONÓMICA	NACIONAL	DISTRITO FEDERAL + EDO. DE MÉXICO	DISTRITO FEDERAL	ESTADO DE MÉXICO
Total	100.0	33.5	23.1	10.4
1. Agropecuario, silvicultura y pesca	100.0	5.3	0.7	4.6
2. Minería	100.0	4.1	1.6	2.5
3. Industria manufacturera	100.0	37.5	20.7	16.8
4. Construcción	100.0	33.4	22.8	10.6
5. Electricidad, agua y gas	100.0	12.0	6.9	5.1
6. Comercio, restaurantes y hoteles	100.0	33.8	23.8	10.0
7. Transporte, almacenaje y comunicaciones	100.0	35.4	25.6	9.8
8. Servicios financieros, seguros, inmobiliarios y alquiler	100.0	36.3	27.0	9.3
9. Servicios comunales, sociales y personales	100.0	41.3	33.6	7.7

Fuente: Elaborado con base en: INEGI, Sistema de Cuentas Nacionales de México.

En términos espaciales, las empresas de la ZMM han estado sujetas a procesos de relocalización del núcleo hacia la periferia metropolitana y regional por fuerzas centrífugas como: a) la emigración de las grandes industrias del espacio urbano (sobre todo las de tipo pesado como la automotriz, las cementeras o las químicas), debido al aumento de los costos

de producción y transporte que surgen en las grandes zonas metropolitanas; b) la descentralización asociada a los problemas de contaminación ambiental que se presentaron a finales de los años ochenta y principios de los noventa; c) los efectos de los terremotos de 1985; y, d) ausencia de una política industrial de fomento durante las dos últimas décadas del siglo xx, como resultado directo de la subordinación del gobierno local respecto al federal.

En el caso de los establecimientos industriales del D.F., predomina la microindustria (86% del total de las unidades) aunque no en cuanto al empleo porque genera sólo 21% del total, debido a su pequeño tamaño. En el otro extremo, la gran industria (1% de los establecimientos) proporciona 31% del empleo.

El número de empresas con inversión extranjera directa en el D.F. es de 8 629, de las cuales, 51% son de origen estadounidense, 7% español y 5% canadiense, entre las más importantes. Las oficinas corporativas de estas empresas se localizan principalmente en delegaciones centrales como Miguel Hidalgo (37%), Cuauhtémoc (24%) y Benito Juárez (14%), aunque se observa una tendencia a su instalación en zonas más distantes del centro histórico, como en las delegaciones Álvaro Obregón (6%) y Azcapotzalco (4%) [www.dj.gob.mx/agenda/2000].

En el estado de México, se observa una mayor importancia de sus actividades secundarias destacando la industria manufacturera (17.7% del PIB nacional) y la construcción (10.6%); sobresalen las ramas de productos metálicos, ma-

quinaria y equipo (35.4% de su PIB industrial); alimentos, bebidas y tabaco (21.1%); y químicos, derivados del petróleo, caucho y plástico (18.0%). Cabe señalar que, entre 1993 y 1999, la balanza comercial de la entidad fue deficitaria, aunque la inversión extranjera directa aumentó velozmente al pasar de 0.5 a 8.8% del total nacional lo que confirma su competitividad.

Los sectores que más empleo generan en el D.F. son servicios privados no financieros, sobre todo los subsectores de servicios profesionales técnicos, especializados y personales (incluye los prestados a las empresas); restaurantes y hoteles; servicios educativos, de investigación, médicos, de asistencia social y de asociaciones civiles y religiosas; también el sector comercio, donde destaca el subsector comercio al menudeo; e industria manufacturera con los subsectores de sustancias químicas, productos derivados del petróleo y del carbón, de hule y plástico; productos metálicos, maquinaria y equipo (instrumentos quirúrgicos y de precisión); y productos alimenticios, bebidas y tabaco.

La tasa de desempleo abierto en la Ciudad de México ha sido mayor que la del país en su conjunto, aunque se observa una tendencia a su mejoría ya que mientras en 1995 (año de crisis severa) alcanzó 7.1% frente a 5.1% en escala nacional, en el año 2002 las cifras fueron 3.0 y 2.5%, respectivamente. Estas cifras indican que se redujo la brecha respecto a la media del país, aunque todavía se mantiene alta en relación con otras zonas metropolitanas de la Región Centro como Cuernavaca, Querétaro y Puebla. No obstante, el indicador

del desempleo abierto es parcial y no incluye datos del empleo informal, cuya principal expresión es el comercio informal que la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México estima en alrededor de 20% de las ventas realizadas en la ZMVM.

Comercio y abasto

El comercio y el abasto en la Ciudad de México tienen tanto una tradición histórica como práctica de intercambio y expresión cultural de la sociedad mexicana. Esta actividad responde al tamaño de la población metropolitana que representa un enorme mercado. En 1998, existían en el país 1.4 millones de unidades económicas comerciales, de los cuales 22% se localizaba en la ZMCM, 14% en el D.F. y 8% en 16 municipios conurbados del estado de México. En este último caso destacaban Nezahualcóyotl, Ecatepec y Naucalpan, con un nivel semejante en personal ocupado, remuneraciones y activos fijos. Las unidades económicas dedicadas sólo al comercio al menudeo eran 291 000 (92% del sector), clasificadas en 115 giros y generaban 654 000 empleos. En la capital, de cada 10 empresas que se establecen en la economía formal, la mitad corresponde al comercio y cada día se dan de alta 44 de éstas [INEGI, 2001].

El comercio informal en vía pública o ambulante es una actividad económica creciente, que se ha degradado y responde en gran medida a la falta de opciones de desarrollo. Los comerciantes formales lo consideran un problema econó-

mico, social, político y ambiental asociado al desempleo, bajos salarios y falta de oportunidades para la sobrevivencia, así como fuente de corrupción, corporativismo, evasión fiscal, inseguridad y delincuencia. El ambulante opera de manera estrecha con otras actividades ilegales como el contrabando, el robo, la falsificación de productos y marcas (piratería), la circulación de mercancías fuera del control sanitario, además de las implicaciones negativas sobre los derechos del consumidor, las normas del medio ambiente y la degradación de la imagen turística de la ciudad. No obstante, existen comerciantes que acatan las normas y regulaciones, operan bajo la supervisión de las autoridades que otorgan permisos y registros y se apoyan en ellas en asuntos de vigilancia, tránsito y limpieza [Zapata, 2000].

Cabe mencionar que la informalidad también esconde grandes necesidades sociales, por ejemplo, se nutre de trabajadoras que son al mismo tiempo rurales y urbanas, con actividades comerciales y migración cotidiana, así sucede por ejemplo con las mujeres residentes en lugares como Santa Anita Nopalucan, Tlaxcala, localizado a más de 100 kilómetros del D.F., que tienen como polo de llegada la zona de Santa Marta Acatitla. Ahí llegan al amanecer docenas de mujeres cargadas con alimentos como nixtamal molido y los instrumentos necesarios para vender durante todo el día tortillas de maíz azul, gorditas y quesadillas en lugares como Iztapalapa, las entradas del metro o la zona de El Toreo. Trabajan todo el día en puestos que no son fijos, ni semifijos y no cuentan con licencias. Sus actividades implican una tri-

ple jornada ya que desempeñan las actividades del hogar, colaboran cuando es menester en las labores del campo y en el cuidado de los animales domésticos, y a estos dos papeles tradicionales se añade la preparación del nixtamal desde la víspera, el transporte a tempranas horas de la madrugada y la venta de sus productos en plena calle durante 10 o más horas. La hora del regreso nunca es fija, pues a veces vuelven al hogar después de las nueve de la noche. Estas mujeres se convierten con frecuencia en el principal sustento económico de sus familias dados los altos índices de desempleo existentes en las zonas rurales [Alonso, 2000].

Por otra parte, en las grandes ciudades como la ZMVM, el abasto moderno en general y el popular en particular, se inserta en los cambios de los mercados mayoristas asociados a la apertura comercial, es decir, con: a) la globalización de las grandes firmas comerciales de supermercados e hipermercados; b) la emergencia de un concepto de calidad en la conciencia del consumidor que exige productos sanos e inocuos, con conocimiento de su procedencia y a buen precio; y, c) las modificaciones en la productividad inducidas por el desarrollo de la biotecnología y la disminución de las mermas relacionadas con nuevos procesos de recolección, empaque y transportación. Estos fenómenos provocan diversos efectos sobre los canales de abasto alimentario popular, así como en la formulación de la política social en esta materia [Torres, G., 2000].

En el caso del sistema tradicional de abasto alimentario en la ZMVM, se trata de un modelo clásico con un mercado

mayorista central que se conecta con establecimientos y zonas proveedoras mediante varios niveles y canales de comercialización donde la población realiza sus compras diarias. La red de establecimientos comerciales incluye cooperativas de consumo, puestos callejeros, verdulerías, misceláneas, mercados públicos, tianguis, mercados sobre ruedas, tiendas de abarrotes, así como supermercados, tiendas de autoservicio, lecherías, pollerías, carnicerías, tortillerías, etcétera.

Ese esquema sirvió para satisfacer la demanda de diversos estratos de consumidores con distinta capacidad de compra, pero se ha modificado gradualmente debido al efecto de la desregulación gubernamental (en distribución y precios oficiales), y la implantación del libre mercado en el abasto de alimentos. El sistema tradicional ha entrado en una fase de debilitamiento, sobre todo en el núcleo mayorista; en lo espacial por los múltiples desplazamientos de vendedores y compradores que inciden en la saturación vial y en la contaminación; en lo económico porque su funcionamiento se realiza con estructuras pesadas de intermediación y especulación, lo que reduce su eficiencia en las fases de recepción y distribución donde se requiere mayor desarrollo tecnológico para reducir costos.

El sistema moderno de abasto que había marginado algunas zonas urbanas y periurbanas populares entró en una fase expansiva y sus establecimientos comerciales se diseminaron por toda la ZMVM, ampliaron sus horarios y días de operación, desarrollaron alta tecnología de venta, llevaron a cabo sistemas de crédito e incluso han integrado canales espe-

cializados como tortillerías, carnicerías y lecherías en un mismo espacio. Otras estrategias consistieron en incorporar modelos típicos del abasto tradicional como tianguis o días de plaza dentro de las tiendas; las ofertas actúan como un “gancho” para aumentar el número de clientes aun entre los deciles de ingreso más bajo. Con el aumento de tiendas en zonas periféricas y la incorporación a la venta de productos populares, como la tortilla, ampliaron sus radios de penetración, incorporando a la población más marginada que presentaba algunas resistencias al sistema moderno; también ofrece ventajas y comodidades como mayor diversificación de los servicios, mayor velocidad en el marcaje para el pago, menor desplazamiento al punto de compra, certidumbre en los precios y ambiente de compra más individualizado [Torres y Trápaga, 2001].

La ZMM consume una tercera parte de los alimentos del país que se distribuyen por medio del segmento moderno, mismo que con 1 % de los establecimientos acapara 70% de las ventas en este rubro. En las delegaciones centrales este segmento es predominante, sin embargo, debido al cambio en el uso de suelo para habitación y el aumento de precios en estos espacios, así como el cambio de residencia de la población de ingresos medios, altos y muy altos a municipios metropolitanos, los establecimientos comerciales también se desplazan hacia las periferias en seguimiento del mercado. A pesar de que los megamercados, supermercados, bodegas, etc. han tenido un crecimiento exponencial en las principales ciudades del país, la ZMM concentra uno de

cada cinco establecimientos y 25% de la superficie nacional de ventas.

La transición de un sistema de abasto tradicional a otro moderno responde a cambios en la estructura y funcionamiento socioeconómico y espacial de la ZMVM, especialmente a las nuevas características y el volumen de la demanda alimentaria, la cual se tiene que satisfacer disminuyendo los costos que genera el entorno urbano (sobre todo en materia de desplazamientos excesivos y contaminación ambiental), pero también es necesario atender el abasto popular con productos de mayor calidad a precios accesibles.

La importancia de los cambios mencionados sobre el mercado de abarrotes y de productos hortícolas en México, se manifiesta de manera concentrada en el más grande mercado mayorista del país: la Central de Abasto de la Ciudad de México (CEDA) que comercializa más de 40% de los productos hortofrutícolas y otros perecederos del territorio nacional. Es el gran centro reexpedidor de mercancías que abastece el centro, sur y sureste del país [CEDA, 1999].

Sin embargo, la central no se ha modernizado, los negocios siguen funcionando de manera artesanal y tradicional mediante relaciones personales e intuición; se sigue actuando sin control de calidad en los productos y sin normas específicas; y no existe una conciencia de los cambios que están siendo impulsados por la mundialización en el mercado de alimentos. Es decir, compete con desventaja ante las grandes cadenas comerciales, que sí intervienen en la producción, empaque, transporte y acopio de manera integral y con me-

nores costos. Por ello, la CEDA orienta sus servicios a un mercado segmentado, sobre todo, al tradicional de menores ingresos, con bajos precios, pero afectando la calidad de los productos.

Turismo, hoteles y restaurantes

El turismo es una importante fuente de empleo y de captación de divisas en la ZMM. En el año 2000 la visitaron 5 millones de turistas nacionales y extranjeros, alcanzando una captación de divisas de 1 600 millones de dólares; los hoteles y restaurantes representan 8% del PIB nacional en ese sector; ocupa el primer lugar nacional en el número de hoteles (794), habitaciones (55 000) y turistas hospedados en hoteles. Sólo en el D.F. el turismo da empleo directo a más de 510 000 personas y se generan casi 1.3 millones de empleos indirectos incluyendo la planta hotelera, los transportes, las agencias de viajes, las artesanías, los restaurantes y los espectáculos. No obstante, esta actividad se enfrenta a diversos retos, sobre todo por la imagen negativa de la ciudad en el extranjero en materia de inseguridad [Zapata, 2000 e INEGI, 2001].

Transporte

El patrón metropolitano de asentamientos humanos cuenta con dos polos extremos: uno, con un núcleo de economía dinámica que demanda trabajadores y consumidores y de baja

densidad poblacional, y otro, en las periferias con actividades informales, con precios del suelo más baratos y mayor densidad. Este patrón implica una red de flujos que generalmente se asocia con inadecuaciones entre la oferta y la demanda de empleo, bienes y servicios en el ámbito metropolitano y regional, que se traduce en un sistema económico ineficiente con altos costos y pérdidas de transportación que se socializan como deseconomías de aglomeración.

En 1994, los flujos de origen-destino de la población residente en el Área Metropolitana de la Ciudad de México alcanzaron un total de 29.1 millones de viajes por día, los cuales se realizaban en transporte público (82% del total) y en vehículos privados (18%). En la primera modalidad destacan los transportes colectivos (55%) y el Metro (13%), y en la segunda los autos particulares (17%). En los viajes de origen destino D.F.-D.F. destaca el transporte público (80%) y el automóvil (20%). En los tramos D.F.-estado de México destaca el transporte público (89%) y el automóvil (11%). En el D.F. se efectuaban dos terceras partes de los flujos y en los municipios conurbados del estado de México el resto [INEGI, DDF, GEM, 1994].

El transporte metropolitano opera de manera desarticulada e ineficiente lo que se traduce en mayores costos para la sociedad. La oferta predominante la constituyen los vehículos de baja capacidad como taxis, colectivos y autos particulares. Los medios de elevada capacidad como metro, autobús, tren ligero y trolebús todavía realizan pocos viajes. En 1996, la carga de mercancías movilizadas en la ZMM fue de 384 000

toneladas por día, de las cuales 59% eran foráneas, con destino u origen en la Ciudad de México, y 41% restante fue de movimientos intrametropolitanos [Navarro, 2000].

Parque vehicular y vialidades terrestres

Los flujos metropolitanos mediante el sistema de transporte y de las vialidades disponibles provocan congestión, inadecuación en el uso de la infraestructura, contaminación ambiental y elevados costos económicos y sociales. Las vialidades metropolitanas y regionales son deficientes, especialmente las conexiones entre las vías primarias del D.F. con el área conurbada del estado de México, donde existen graves problemas de saturación y reducción de capacidad vial [Navarro, 2001].

En la ZMCM, los vehículos registrados suman un total de 3.5 millones los cuales se clasifican en: automóviles (88%), camiones de carga (9%), motocicletas (2%) y camiones de pasajeros (1%). La mayoría de estos vehículos (87%) está registrado en el D.F. pero transitan en el espacio metropolitano. Los vehículos en circulación, el tipo de transporte, su edad promedio, las bajas velocidades en vías primarias, ineficiencia de vialidades, bajo rendimiento y alto consumo de combustible de los motores son causas asociadas a la contaminación [INEGI, 1996 y 2001].

Este panorama requiere del impulso de programas y proyectos en varios frentes sobre todo en transporte masivo, destacando: la ampliación de las líneas del metro con

participación financiera de los gobiernos federal, del estado de México y del D.F., además de trenes ligeros, trolebuses y sustitución de microbuses; la promoción e introducción de nuevas tecnologías de transporte; y el respeto al usuario como objetivo del servicio y la participación del público como responsable de la actividad. Falta construir un sistema de libramientos que evite el paso de vehículos por las áreas centrales como el anillo megalopolitano o el tercer anillo transmetropolitano.

Otros proyectos como el segundo piso en el Viaducto y el Periférico constituyen soluciones parciales y temporales a la saturación vehicular; en ese sentido se entienden como acciones complementarias de estrategias integrales al reducir el tiempo de traslado, el consumo de combustibles y de la contaminación, aunque también cumplen otras funciones como las de fomento económico, la generación de empleos directos e indirectos y la renovación de la infraestructura urbana [Serur, 2002].

Agua y drenaje

El acceso al agua y el drenaje constituyen factores clave en el proceso de urbanización. Entre 1980 y 2000, el abasto de agua en la metrópoli pasó de 50 a 72 m³ de agua potable por segundo, de los cuales 71% proviene de su propio acuífero (pozos y manantiales), restante 29% de las cuencas del río Lerma y del Cutzamala, sin embargo, el balance hidrológico metropolitano es deficitario en alrededor de 7%. En el 2000, la

dotación de agua potable en el D.F. cubría 98% de las viviendas y en los municipios metropolitanos del estado de México alcanzaba 96%, lo que representa una alta cobertura. El servicio se podría mejorar si se redujeran las fugas y el desperdicio del líquido (alrededor de 38% del caudal), se modernizara y ampliara la red hidráulica, sobre todo en las periferias.

El sistema metropolitano de drenaje conduce aguas residuales de origen industrial, doméstico (96% de usuarios), de servicios y pluviales; cuenta con coladeras y atarjeas que captan las aguas de lluvia y las residuales, que son conducidas en colectores a drenes principales y luego a interceptores profundos: gran canal del desagüe, emisor del poniente y sistema de drenaje profundo, los cuales descargan al norte, fuera de la cuenca; también cuenta con 29 presas que regulan los caudales de los ríos del poniente de la metrópoli. En el D.F. operan lagunas de regulación y 79 plantas de bombeo localizadas en cuatro sistemas: Gran Canal, Consulado, Churubusco y Viaducto; en los municipios conurbados funcionan otras 122 plantas. No obstante lo complejo del sistema, en algunas épocas del año resulta rebasado afectando a muchas colonias principalmente pobres de la zona conurbada ubicadas en zonas bajas de la cuenca; y se enfrenta a varios problemas como la constante expansión física de la mancha urbana que reduce la capacidad de absorción de las aguas de lluvia y eleva los riesgos de inundación, el hundimiento del subsuelo, la lejanía de los sitios de descarga de las aguas fuera de la cuenca y los enormes costos de mantenimiento [Merino, 2000].

El aumento de la demanda del líquido se ha cubierto parcialmente mediante el tratamiento de aguas residuales en 69 plantas en el D.F y 22 en el estado de México; que se han utilizado en parques y jardines, zonas agrícolas, lagos recreativos, canales, industria, comercio y en la recarga de mantos acuíferos. El volumen total de las aguas residuales del D.F. en 1997 fue de 1 637 millones de metros cúbicos al año, los cuales fueron liberados por medio de los túneles de Tequixquiac (67%), el emisor del poniente (21%) y el drenaje profundo (12%) [INEGI, GDF, GEM, 2001].

Desechos sólidos y residuos peligrosos

Entre 1987 y 1997 el volumen de residuos sólidos generados en el Distrito Federal tuvo una tasa de crecimiento anual de 2%, al pasar de 4.6 a 5.6 millones de toneladas recolectadas. Las fuentes generadoras son hogares (46%), comercios (29%), prestadores de servicios (15%), giros especiales (3%) y otros. La mitad de la basura en el D.F. se genera en las delegaciones Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza.

Las actividades industriales de más de 30 000 establecimientos ubicados en la metrópoli generan 600 000 toneladas anuales de residuos peligrosos orgánicos e inorgánicos; el D.F. participa con 55% y los municipios conurbados con 45% restante.

En términos ambientales, la ZMM fue clasificada por la LVI Legislatura de la Cámara de Diputados, como zona me-

tropolitana saturada por el deterioro grave del hábitat por excesiva concentración poblacional, saturación territorial, desequilibrios socioeconómicos, industria contaminante, déficit de vivienda y servicios públicos e inseguridad pública [Sedesol, GDF, GEM, Cometa, 1998].

Salud

A este respecto, sólo 48% de la población de la ZMCM es derechohabiente a algún servicio de salud, aunque en el D.F. una mayor proporción cuenta con esta prestación. En los años noventa se observó un patrón más o menos constante en cuanto a las principales causas de muerte en el D.F. con enfermedades del corazón, tumores malignos, diabetes melitus, cirrosis y otras enfermedades crónicas del hígado, accidentes, enfermedades cerebrovasculares, neumonía e influenza, afecciones originadas en el periodo perinatal, nefritis, síndrome nefrótico y nefrosis, homicidios y lesiones infligidas intencionalmente por otra persona. Éstas son las principales causas de fallecimiento en el D.F., aunque el SIDA y otras enfermedades pulmonares obstructivas crónicas crecen rápidamente [SSA, 2000].

Educación

La ZMCM cuenta con un elevado nivel de escolaridad que corresponde a la concentración de gran parte de la infraestructura nacional del sector. Existe una oferta más equilibrada

en los niveles básico, preescolar, primaria y secundaria entre los diferentes espacios metropolitanos, sin embargo, es más diferenciada en el nivel superior, ya que en éste, el D.F. tiene una matrícula tres veces mayor que los municipios conurbados que cuentan con la mitad de la población total. Esta inadecuación entre oferta y demanda se relaciona con factores socioeconómicos y de localización residencial que presentan un patrón general con más recursos en el centro y el sur, y menos hacia las periferias del norte y el oriente. La metrópoli cuenta con 185 instituciones de educación superior públicas y privadas que son insuficientes para una demanda creciente asociada al aumento de la población joven [Guevara, 1993 e INEGI, 2001].

Suelo y vivienda

La construcción de viviendas en la ZMVM se caracteriza por dos procesos básicos: saturación y expansión, asociados al costo y uso del suelo y al crecimiento demográfico. En el primer caso, la zona central de la Ciudad de México presenta una disminución de viviendas para uso habitacional, de manera asociada con un cambio en el uso de suelo de habitacional a servicios, lo que se observa en la última década en las delegaciones Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo. El otro fenómeno es la expansión habitacional que se manifiesta en Milpa Alta, Tláhuac, Xochimilco, Cuajimalpa, Iztapalapa y Magdalena Contreras en el D.F. y en varios municipios del norte y noreste del estado de México; este proceso obe-

dece a la disponibilidad de tierra urbana sobre todo en espacios rurales. El inventario habitacional revela una alta concentración en las delegaciones Iztapalapa y Gustavo A. Madero, que en conjunto concentran 31% de las viviendas, mientras que las de crecimiento más lento son las delegaciones del sur. En 1990, en la Ciudad de México la vivienda en propiedad representaba 65% y la vivienda en renta 26% del total; para 1995, las cifras eran 66 y 24%, respectivamente, con una tendencia a disminuir la proporción de vivienda en renta [Sedesol, GDF, GEM, Cometa, 1998].

Pobreza

La pobreza es un fenómeno social grave en la ZMM alimentada tanto por inmigrantes, como por el deterioro en el bienestar de la población residente que genera nuevos pobres. En una estimación⁹ que consideró 38 municipios metropolitanos del estado de México más el D.F., lo que representó una población de 17.1 millones de habitantes en el año 2000, se calculó que la pobreza alcanzaba 10.5 millones de personas (61% del total), de los cuales 6.7 millones eran pobres extremos y 3.8 millones pobres moderados. En el marco nacional uno de cada seis mexicanos pobres y uno de cada ocho pobres extremos viven en la ZMM. Asimismo, los nive-

⁹Elaborada con base en la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, sin ajuste a cuentas nacionales y con el método de medición integrada de la pobreza que combina los métodos de línea de pobreza o del ingreso con el de necesidades básicas insatisfechas, para cuantificar a los pobres [Boltvinik, 1999].

les de pobreza son más graves en los municipios del estado de México (71% de su población) que en el D.F. (50%), y entre los pobres extremos las cifras son de 52 y 25%, respectivamente [Boltvinik, 2002].

Existen varias características que establecen las diferencias de la pobreza y de las estrategias de sobrevivencia familiar ante la crisis económica. La estructura de los hogares pobres en el medio rural es en promedio de 5.4 miembros frente a 4.3 en el urbano. En este último caso, el menor tamaño se asocia con el crecimiento de hogares uniparentales dirigidos básicamente por mujeres por razones de abandono, divorcio o emigración del cónyuge y que se incorporan al mercado laboral; así como por el avance de formas familiares extensas o compuestas arraigadas en la solidaridad consanguínea típica de los grupos rurales y transferida a la ciudad donde comparten reducidos espacios con las familias originarias. Estas nuevas formas familiares representan adaptaciones sociales a las condiciones económicas adversas que impone la vida metropolitana, sobre todo vía la informalidad que en muchos casos se conecta con formas de flexibilidad y precarización en el empleo, como sucede con el trabajo a domicilio o el comercio ambulante.

En los hogares pobres urbanos el número promedio de perceptores de ingresos es de 1.8, dato mayor que en zonas rurales, pero en los hogares nucleares incompletos es de 2.2 y en los hogares extensos de 2.5. El hecho de que más integrantes de la familia se incorporen a actividades laborales opera a favor de la deserción escolar, baja autoestima y

descomposición de los lazos de solidaridad intrafamiliares. Sin embargo, surgen estrategias de organización social para enfrentar la pobreza, por ejemplo, por medio de demandas en materia de vivienda, suelo, servicios, defensa del patrimonio o programas alimentarios que favorecen la participación social, aunque no exenta de formas de corporativismo o liderazgos autoritarios [Torres, G., 2000].

En las manifestaciones más extremas de la pobreza se encuentran algunos grupos de alta vulnerabilidad. Por ejemplo, en el caso de los indigentes se trata de individuos adultos en condiciones de pobreza extrema, desempleo, enfermedad, sin casa ni integración familiar. Se estima que sólo en el D.F. existen alrededor de 160 000 personas, entre los cuales predominan los hombres (80%), ancianos (50%) y originarios de otras entidades federativas (60%). Entre los niños de la calle, se considera a aquellos que trabajan en las calles pero que mantienen algún contacto con su familia, y a quienes viven en las calles y rompieron sus lazos familiares por desintegración, pobreza, violencia familiar, entre otras causas [Evangelista, 2000].

Marginación

La marginación social se expresa en forma de rezagos en las condiciones materiales de vida y en la exclusión de los beneficios del desarrollo. En la ZMVM, en el año 2000, destacaban por su mejor situación nacional algunas delegaciones del Distrito Federal como Benito Juárez, Coyoacán, Miguel Hidalgo

y Cuauhtémoc; y municipios del estado de México como Coacalco, Cuautitlán Izcalli, Tlalnepantla de Baz y Cuautitlán, los cuales se ubican en grados de marginación muy bajos a pesar de contar con un gran volumen de habitantes. En el otro extremo hay municipios de marginación alta como Villa del Carbón; y de marginación media como Ecatzingo, Isidro Fabela, Atlautla, Axapusco, Otumba, Nopaltepec y Hueypoxtla [Conapo, 2002]. Esta forma de desigualdad y segmentación socioespacial genera conflictos relacionados con demandas por servicios de salud, educación, vivienda e infraestructura urbana que motivan luchas de organizaciones ciudadanas, sociales, comunitarias o partidistas.

Seguridad pública

La ZMVM se enfrenta a graves problemas de delincuencia, aunque se reconoce que dado el tamaño de su población, la incidencia delictiva proporcionalmente es baja en comparación con otras ciudades. En el D.F. destacan el robo, lesiones, fraude y estafa; y en los municipios conurbados además de éstos se producen más secuestros y homicidios. Cabe mencionar que el alto grado de impunidad, real y percibido, provoca inseguridad en los ciudadanos que no denuncian ilícitos, lo que debilita el estado de derecho y afecta el “clima de confianza y de negocios” [Alvarado, 2000].

LAS MEGACIUDADES Y LA ZMVM EN LA GLOBALIZACIÓN

La globalización

Es una fase del desarrollo del capitalismo con procesos contradictorios de crecimiento y concentración en lo económico, pero con segregación en lo social y lo territorial. Es un proceso que genera nuevos riesgos, aunque también ofrece oportunidades para ciertos sectores. En lo espacial, descentraliza las actividades económicas mediante la fragmentación de la producción (deslocalización y relocalización). En lo funcional, centraliza las estructuras de organización y de control como la financiera, los servicios técnicos y del conocimiento [Borja y Castells, 1997].

La globalización también es un proceso de reestructuración del sistema mundial caracterizado por la intensificación de los flujos económicos, financieros, mercantiles, informáticos, culturales y de personas, mediante el cual se aumenta la interdependencia y competencia entre países, regiones y localidades. Con ello se pone en crisis a los estados-nación que ven superado el control de varios fenómenos sobre sus respectivos límites geográficos.

La globalización integra los países en la "aldea global" mediante los avances en la tecnología de la información y telecomunicaciones, microelectrónica, redes de computación, informática, etc. Con ello se favorece la globalización económica, entendida como el funcionamiento unitario de los sectores dominantes en el mundo, entre los cuales destacan los mercados financieros apoyados en sistemas de información empresarial y una amplia red de servicios avanzados, liderados por los principales bloques hegemónicos: EUA, Unión Europea y Japón.

Los avances científico-tecnológicos permiten la flexibilización de los procesos productivos y reducen las restricciones a la localización de las empresas al fragmentar las etapas en diferentes niveles de complejidad y territorios. Con esta lógica, se ha desarrollado una red de producción mundial mediante la cual se han articulado o fortalecido algunos espacios y sectores muy dinámicos, bajo el dominio de grandes empresas trasnacionales originarias de economías industrializadas, que subordinan a los países atrasados, con el objeto de reducir costos y aumentar sus tasas de ganancia.

Las estrategias empresariales se expresan en tres grandes tendencias interdependientes: a) el paso de la empresa multinacional hacia la empresa global, b) los cambios de la producción en masa hacia la producción flexible y, c) las variaciones de la integración vertical hacia la subcontratación y la formación de cadenas productivas. Estos cambios implican la inversión extranjera directa, el comercio internacional y la colaboración entre empresas para expandirse y lograr altos niveles de eficiencia [OECD, 1998].

Estas nuevas expresiones modifican la geografía económica en los espacios mundial y nacional como resultado de las economías de localización. En el mundo destacan dos procesos: a) la redistribución de la capacidad de producción entre los tres principales bloques económicos mundiales y b) la reubicación de la producción entre los países periféricos, según áreas de influencia asociadas a las áreas de libre comercio regionales que ofrecen ventajas competitivas.

Las ciudades en la globalización

En el proceso anterior adquieren importancia estratégica las grandes zonas metropolitanas o ciudades-región globales como unidades económico-políticas emergentes con creciente autonomía de acción en los escenarios nacional y mundial. Las metrópolis son los motores de impulso económico de cada país, ya que son los nodos que se vinculan con los mercados internos y globales mediante flujos de población, capital, bienes, tecnologías, servicios e información, no obstante, existen varias modalidades y niveles de inserción en el circuito mundial de ciudades en función de su grado de competitividad internacional por lo que sus efectos son distintos. Estas zonas metropolitanas constituyen los centros de integración con la economía mundial en la era de la información, sobre todo porque en ellas operan los servicios financieros, de comunicaciones y transportes para la administración de los grandes capitales, y por ello son receptoras principales de la inversión extranjera [Scott, 2001-b].

En estos centros urbanos se producen economías de aglomeración, es decir, aumenta la productividad por la concentración de empresas y personas, lo que implica mayores ganancias por economías de escala, costos fijos compartidos, circulación de información, contacto cara a cara, acercamiento entre insumos y productos, espacios de innovación y desarrollo, costos de transporte más baratos y mercados de trabajo integrados. Sin embargo, aunque la existencia de grandes ciudades es una condición necesaria para avanzar en el desarrollo económico nacional, no es suficiente. El éxito de una gran metrópoli depende de varios factores entre los cuales destaca la forma en que son administradas, planificadas y gobernadas, y en general, de la eficiencia en su funcionamiento público y privado. Esto implica la operación de estructuras de gobernabilidad metropolitana y un suministro adecuado de bienes públicos, lo que permite aumentar los ingresos fiscales del gobierno para cubrir sus necesidades [Polèse, 2002].

Entre los cambios nacionales hay cuatro procesos asociados a la reestructuración metropolitana: a) la alta concentración de servicios especializados para las empresas como los financieros, bancarios, investigación y desarrollo en las megaciudades; b) la ampliación de los procesos de desconcentración de la capacidad industrial de las grandes ciudades a distancias próximas; c) la formación de nuevas regiones industriales en torno a la ubicación de plantas ensambladoras; y, d) el estancamiento de algunas ciudades y regiones asociadas a procesos de desindustrialización o la pérdida de ventajas com-

petitivas en los sistemas de transporte internacional y nacional [Sedesol, GDF y GEM, 1998].

En la globalización algunas ciudades adquieren importancia estratégica, no obstante, la mayoría de ellas quedan subordinadas o excluidas de este proceso y se rezagan frente a los nuevos requerimientos que impone la competencia internacional. En términos sociales, las metrópolis cosmopolitas también son espacios segregados donde se excluye a amplios grupos de trabajadores y ciudadanos de los beneficios del crecimiento, se elevan los niveles de marginación y coexisten riqueza y pobreza extremas.

Las ciudades de Nueva York, Londres y Tokio que representan cada uno de los tres grandes bloques geoeconómicos, se consideran ciudades globales de acuerdo con su capacidad de articular el sistema mundial de centros urbanos, principalmente por medio de su fuerza económica cuantificada en flujos financieros internacionales y la alta concentración de servicios especializados [Sassen, 1991].

Otra forma de medición incluye más ciudades en el sistema mundial al clasificarlas según grados de globalización, de manera que Sao Paulo y la Ciudad de México (lugar 33 en el nivel mundial) son ciudades latinoamericanas parcialmente globalizadas con articulaciones nacionales [Friedmann, 1997]. La ZMVM, en general, se coloca en un aceptable nivel de magnitud, competencia e inserción internacional respecto a otras grandes ciudades del mundo y de manera asociada a la ubicación de la economía mexicana en el lugar 13 en el mundo, de acuerdo con su producción, aunque se coloca en el lugar 28 por su PIB por habitante.

En otro trabajo sobre el sistema mundial de ciudades destaca la localización de los servicios más solicitados por las más grandes firmas multinacionales: contabilidad, publicidad, finanzas y seguros. Las ciudades se jerarquizan de acuerdo con la existencia de servicios avanzados solicitados por 46 grandes empresas en 55 ciudades según datos de 1997-1998. Las ciudades se clasifican en tres grupos, en el primero, se encuentran Londres, Nueva York, París, Tokio, Chicago, Frankfurt, Hong-Kong, Los Ángeles, Milán y Singapur; en el segundo grupo se ubica la Ciudad de México junto con Bruselas, Madrid, Sao Paulo, San Francisco, Toronto, Zurich, Moscú, Seúl y Sydney; y en el tercer grupo hay otras 35 ciudades [Fossaert, 2001].

En América Latina, un estudio sobre las mejores ciudades para hacer negocios en el año 2000, que consideró indicadores de potencial económico, comunicación y globalización, así como costos por ciudad en aspectos de telecomunicaciones, capacitación, impuestos, administración, y calidad de vida, permitió clasificar a 15 ciudades, destacando las siguientes en orden sucesivo: Miami, Sao Paulo, Santiago, Monterrey, Buenos Aires, Ciudad de México, Guadalajara y Río de Janeiro [Abarca y Vasconcellos, 2000]. La réplica de este trabajo para el año 2003, indica una mejoría de la Ciudad de México que va al quinto lugar [Abarca, 2003].

En la competitividad global, entre los aspectos que contribuyen a un ambiente favorable para la realización de negocios en las megaciudades destacan: a) volumen y crecimiento de la población asociado con los satisfactores que demanda,

b) costo de la mano de obra (sobre todo en manufactura) y su nivel educativo, c) estabilidad de precios al consumidor (renta de oficinas y costo de vida), d) nivel y cambios en el PIB por habitante, e) Índice de desarrollo humano¹⁰ y su variación, f) estabilidad económica y política, g) acceso internacional por avión, h) usuarios de computadoras e internet, e i) calidad de vida medida por indicadores representativos (por ejemplo, número de museos, teatros, cines, cafés o campos de golf). Un estudio realizado en 1997 con este tipo de variables para establecer la posición de ciudades mundiales señaló que la ZMM ocupaba el tercer lugar entre las 10 ciudades de América Latina con mayor puntuación, debajo de Santiago de Chile y Buenos Aires. Entre los factores favorables para ella destacan: a) su índice de desarrollo humano, con valor de 0.853, uno de los más altos en Latinoamérica, b) su estabilidad política, financiera y económica, c) bajos costos por llamada telefónica a EUA, d) elevado número de vuelos a ese país, por su cercanía geográfica, e) rápida incorporación de adelantos tecnológicos (telefonía celular e internet), f) bajo costo de vida y g) liderazgo cultural [Andersen, 1997].

Otra investigación sobre las ciudades mexicanas que consideró 31 indicadores de crecimiento y dinámica econó-

¹⁰ "El índice de desarrollo humano es el estado en que se encuentran las libertades de las personas, es la ampliación de las posibilidades de elegir de los individuos. Tres de las capacidades fundamentales para la realización del potencial humano, independientemente del tiempo y el lugar en que se ubiquen las personas, son la posibilidad de alcanzar una vida larga y saludable, poder adquirir conocimientos individual y socialmente valiosos, y tener la oportunidad de obtener los recursos necesarios para disfrutar de un nivel de vida decoroso" [PNUD, 2003: 15].

mica, inversión extranjera directa, establecimientos manufactureros y maquiladoras, infraestructura, recursos humanos, centros de educación superior y comunicaciones, concluyó que las 10 mejores ciudades para hacer negocios en la República mexicana son Tijuana, Tampico, Puebla, Hermosillo, León, Monterrey, Saltillo, Guadalajara, Ciudad Juárez y la ZMM [Expansión, 1999].

Competitividad de la ZMM

La ZMM presenta una serie de ventajas competitivas que dan la pauta para encontrar su vocación económica. Se destacan las siguientes: a) concentra una alta proporción del PIB y de la población nacional y de la Región Centro de México, lo que se asocia con un mayor ingreso medio por habitante, alta productividad y un amplio mercado; b) cuenta con un núcleo de empresas productivas y de servicios que permiten economías externas creando atractivos márgenes de rentabilidad; c) es sede de empresas con participación extranjera directa (más de 7 000 con más de 5 000 millones de dólares anuales en ventas); d) es importante centro financiero y plaza bursátil (60% de la actividad bancaria y 75% del ahorro nacional); e) su favorable localización geográfica sobre todo respecto a EUA que reduce costos; f) disponibilidad de telecomunicaciones (telefonía e internet), transportes y servicios de información, administración y consultoría; g) rápida absorción de avances tecnológicos; h) población joven con niveles de escolaridad básica, profesional y especializada su-

periores a los promedios nacionales; i) mano de obra competitiva en materia de capacitación, habilidades, destrezas e información técnica y profesional; j) población con ingresos 3.4 veces superior al promedio nacional; k) mercados ambientales emergentes con amplias opciones de inversión y desarrollo; l) potencial de conservación y aprovechamiento sustentable de las áreas rurales y los recursos naturales de la ciudad; m) turismo arqueológico, arquitectónico, museográfico, ecológico y cultural en general; n) residencia de los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial del gobierno federal más los poderes locales; ñ) centro educativo, de investigación y desarrollo; y, o) riqueza cultural con expresiones de tolerancia, democracia y vocación participativa de sus ciudadanos.

Entre los factores desfavorables para la competitividad que generan externalidades negativas en la ZMVM, se encuentran: a) inseguridad pública y aumento de la criminalidad; b) irregularidades administrativas y corrupción; c) trámites excesivos o sobreregulación institucional; d) economía informal; e) concentración excesiva del ingreso; f) pobreza, marginación y segregación social negativa asociada con asentamientos irregulares, desintegración familiar y pérdida de identidad social; g) escasez de servicios básicos; h) contaminación ambiental asociada a tráfico vehicular excesivo, ruido y escasez de áreas verdes; i) riesgos civiles por desastres naturales, físico-químicos y socioorganizacionales; y, j) limitada coordinación intergubernamental en el marco metropolitano y regional que inhibe la solución de la mayoría de los problemas mencionados y que son comunes a entidades federativas y municipios o delegaciones.

Consideraciones finales sobre el potencial de desarrollo

Entre las actividades económicas que ofrecen un elevado potencial competitivo para la ZMM se encuentran las relacionadas con la nueva economía de la información las cuales tienden a localizarse en las ciudades más grandes. Entre ellas destacan los servicios sociales y personales y los financieros para la operación de las empresas, la banca, los medios de comunicación y el entretenimiento, lo que incluye asesoría técnica, servicios de informática, investigación y desarrollo, consultoría, diseño, publicidad, administración, contabilidad, entre otros. Asimismo, surgen necesidades vinculadas con la educación y la capacitación, y con formas de interacción personal en espacios urbanos lo que fomenta otros servicios como oficinas, cafés-internet, restaurantes, bares, hoteles, gimnasios, etc. Bajo esta idea una ciudad competitiva será aquella que ofrezca medios seguros y confortables para que las personas se puedan congregarse e interactuar permitiendo la creación y difusión de ideas [GDF, 1999 y GDF, CGPM, 2001].

En la ZMM, en términos espaciales adquieren relevancia algunos proyectos como la revitalización del Centro Histórico de la Ciudad de México y los corredores Reforma-Alameda y Catedral-Basílica de Guadalupe como zonas de identidad cultural, de negocios y turísticas y, en general, la recuperación de espacios públicos como jardines, parques y plazas agradables para la socialización.

Otras actividades económicas prioritarias en la ZMM son el comercio y la industria manufacturera. Es posible promover actividades industriales ambientalmente limpias como las intensivas en conocimientos, con electrónica, *software*, instrumentos de precisión, fuentes alternas de energía, biotecnología, desarrollo de materiales, entre otras; las intensivas en fuerza de trabajo y ahorradoras de energía y agua, como químico-farmacéutica, alimentos, textiles o ensamblaje de maquinaria y equipo; y las integradas en cadenas productivas en la industria de la construcción.

Bajo los argumentos anteriores, se establece la importancia de que la ZMM sea eficiente en su funcionamiento para reducir los costos de operación del aparato productivo mediante infraestructura, equipamiento urbano y servicios públicos de calidad, aumentar su competitividad y generar empleo e ingreso a sus habitantes. También es indispensable vincular sus funciones económicas con los derechos, las necesidades sociales y la seguridad pública. La aplicación de políticas gubernamentales atraviesa por la promoción de la integración e inclusión social y el apoyo a la democracia real para crear ciudadanía (con corresponsabilidad y sentido de pertenencia). El capital social (solidez de organizaciones comunitarias) y el capital humano (mejoría individual en educación y salud) se deben desarrollar de manera complementaria.

El escenario demográfico tendencial indica que para el año 2020, la ZMM alcanzará 23 100 000 de habitantes, lo que representaría 19% del total del país, con un aumento absoluto de 4 700 000 residentes adicionales. En el D.F. residiría

37% de la población total de la ZMM y en los municipios metropolitanos 63% restante, ya que éstos además de su propio crecimiento recibirían más emigrantes del D.F. que habría dejado de crecer y reportaría pérdidas netas de población. Los retos económicos y sociodemográficos bajo esta perspectiva son enormes y previsibles.

Finalmente, los problemas de la ZMM tienen que ser enfrentados con esfuerzos intergubernamentales en materia de coordinación metropolitana superando la histórica indefinición de atribuciones entre los tres órdenes de gobierno, las resistencias a asumir responsabilidades, la atomización de acciones por objetivos políticos o coyunturales, la carencia de recursos y la inequidad en la asignación del presupuesto entre los integrantes del sistema metropolitano, entre otros aspectos. La ZMM es una realidad socioespacial compleja y única que requiere soluciones integrales.

BIBLIOGRAFÍA

- ABARCA, Felipe [2003], "Ranking de ciudades, 2003. La hora del marketing", en *América Economía*, abril-mayo, pp. 22-35.
- ALONSO, Antonio [2000], "Globalización neoliberal y periferias urbanas en la zona metropolitana de la Ciudad de México", en Adolfo Sánchez (coord.), *La Ciudad de México en el desarrollo económico nacional*, IIEC, UNAM, México, C.D.
- y Carlos Vasconcellos [2000], "La guerra de las ciudades", en *América Economía*, agosto, pp. 36-40.
- ALVARADO, Arturo [2000], "La seguridad pública", en Gustavo Garza (coord.), *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*, GDF, El Colegio de México, México.
- ANDERSEN, Arthur [1997], "Una ciudad para los negocios", *Fortune*, noviembre.
- ASA [2000], Información estadística del Sistema Aeroportuario Mexicano, México.
- AYALA, José, José Blanco, Rolando Cordera, Guillermo Knockenhauer y Armando Labra [1979], "La crisis económica: evolución y perspectivas", en *México hoy*, Siglo XXI Editores, México.
- BASSOLS, Ángel [1983], México, *Formación de regiones económicas. Influencias, factores y sistemas*, IIEC-UNAM, México.
- y Gloria González Salazar (coords.) [1993], *Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Complejo geográfico, socioeconómico y político*, IIEC-UNAM, DDF, México.

- BATAILLÓN, Claude [1978], *La ciudad y el campo en el México central*, Siglo XXI Editores, México.
- BOLTVINIK, Julio [2002], "Pobreza en la Ciudad de México", *La Jornada*, 25, enero.
- y Enrique Hernández [1999], *Pobreza y distribución del ingreso en México*, Siglo XXI Editores, México.
- BORJA, Jordi y Manuel Castells [1997], *Local y global, La gestión de las ciudades en la era de la información*, UNCHS, Taurus, México.
- BRADING, David [1966], *México, Land of sunshine and shadow*, Van Nostrand, Nueva York.
- CHÍAS, José Luis [2003], "Modelos económicos, sistemas de transporte y organización territorial de México", en Adolfo Sánchez (coord.), *Teorías y proyectos de desarrollo urbano regional en México*, revisión y propuestas, IIEC, PUEC, CRIM de la UNAM, y El Colegio Mexiquense, A.C., México.
- CEDA [1999], *Carpeta de información básica, Fideicomiso de la Central de Abasto*, México.
- DAVIS, Diane E. [1999], *El Leviatán urbano, la Ciudad de México en el siglo XX*, FCE, México.
- DELGADO, Javier [1998], *Ciudad-región y transporte en el México Central*, UNAM, Plaza y Valdés, México.
- DE HUMBOLDT, Alejandro [1966], *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Editorial Porrúa, México.
- EVANGELISTA, Elí [2000], "Indigentes", en *Memoria del Foro Retos y perspectivas de la Ciudad de México*, Senado de la República, PUEC, UNAM, México.
- Expansión [1999], "Las 10 mejores ciudades para hacer negocios", marzo.
- EZCURRA, Exequiel [2000], *De las chinampas a la megalópolis. El medio ambiente en la cuenca de México*, SEP, Conacyt, FCE, México.

- FOSSAERT, Robert [2001], "Las ciudades mundiales, ciudades del sistema mundial", *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 63, núm. 4, octubre-diciembre, México, pp. 141-155.
- FRIEDMANN, John [1997], "Where we stand: a decade of world city research", en Paul L. Knox y Peter J. Taylor (eds.), *World cities in a world system*, Cambridge, University Press, Inglaterra.
- FUENTES, José [1973], *Juárez y la República*, Editorial Jus, México.
- GARCÍA, Margarita [1981], *Haciendas porfiristas en el Estado de México*, UAEM, México.
- GARZA, Gustavo [1985], *El proceso de industrialización en la Ciudad de México (1821-1970)*, El Colegio de México. México.
- GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL [1999], *En México, su mejor inversión es la Ciudad de México*, México.
- , www.df.gob.mx/agenda/2000, Coordinación General de Programas Metropolitanos [2001], *Experiencia metropolitana de la Ciudad de México*, México.
- GUEVARA, Iris [1993], "Dinámica de la concentración educativa", en Ángel Bassols y Gloria González (coords.), *Zona metropolitana de la Ciudad de México. Complejo geográfico, socioeconómico y político*, IIEC-UNAM, DDF, México.
- INEGI [1989], *Encuesta nacional de empleo urbano*, México.
- [1992], *El Área Metropolitana de la Ciudad de México*, México.
- [1996], *Conteo de población y vivienda, 1995*, México.
- [2001], *XI Censo general de población y vivienda, 2000*, México.
- , GDF, GEM [2001], *Cuaderno estadístico de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México*, Aguascalientes.
- LEMOINE, Ernesto [1978], *El desagüe del valle de México durante la época independiente*, UNAM, México.
- LEÓN PORTILLA, Miguel, [1972], *La visión de los vencidos*, UNAM, México.

- MERINO, Héctor [2000], "Sistema hidráulico", en Gustavo Garza (coord.), *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*, GDF, El Colegio de México, México.
- MORENO, Alejandra [1972], "Cambios en los patrones de urbanización en México, 1810-1910", en *Historia Mexicana*, vol. xxii, núm. 2.
- y Enrique Florescano [1974], *El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910)*, INAH, México.
- NAVARRO, Bernardo [2000], "El transporte colectivo en la Ciudad de México. Expansión y costos", en Adolfo Sánchez (coord.), *La Ciudad de México en el desarrollo económico nacional*, IIEC-UNAM, México.
- [2001], "La coordinación metropolitana del transporte y de la infraestructura vial", en *Reforma política en el Distrito Federal, Memoria del Seminario Taller*, PUEC, UNAM, México.
- OECD [1998], "Globalization of industry. Overview and sector report", en Nafinsa, *Mercado de Valores*, México, año LVIII, núm. 5, mayo, pp. 23-42.
- PARSONS, Jeffrey [1993], "Los mexicas", en Conapo, *El poblamiento de México, una visión histórico demográfica*, tomo I, México.
- PERLÓ, Manuel [1981], *Política y vivienda en México, 1910-1952*, mimeo., Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, México.
- [1981], *Estado, vivienda y estructura urbana en el cardenismo*, IIS-UNAM, México.
- POLÈSE, Mario [2002], "Cómo las ciudades producen riqueza en la era de la información: desafíos para la administración urbana en los países en desarrollo", ponencia presentada en el *Seminario Ciudad de México, metrópoli y Región Centro*, II Legislatura ALDF, México.
- PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo) [2003], *Informe sobre desarrollo humano*, México 2003, Mundiprensa, México.
- REDFIELD, Robert y Milton B. Singer [1976], "El papel cultural de las ciudades", en Gino Germani (comp.), *Urbanización, desarrollo y modernización*, Paidós, Buenos Aires.

- RUIZ, Víctor [1976], *Los arrieros*, Gobierno del estado de México, México.
- SÁNCHEZ, Adolfo [2000], "La Zona Metropolitana del Valle de México en el sistema urbano nacional: situación y perspectivas", en *El Mercado de Valores*, México, núm. 5, mayo, pp. 10-19.
- [2002], "Importancia del sistema de ciudades de la Región Centro de México", en Javier Delgadillo y Alfonso Iracheta (coords.), *Actualidad de la investigación regional en el México Central*, CRIM-UNAM, El Colegio Mexiquense, El Colegio de Tlaxcala, Plaza y Valdés, México.
- SÁNCHEZ, Alfonso [1983], *Historia elemental del estado de México*, Gobierno del estado de México, Secretaría de Educación, Cultura y Bienestar Social, México.
- SASSEN, Saskia [1991], *The global city. New York, London, Tokio*, Princeton University Press, Nueva Jersey, EUA.
- SCOTT, Allen J. et al. [2001-a], "Global City-Regions", en A.J. Scott (ed.), *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford.
- [2001-b], "Globalization and the rise of City-Regions", ponencia presentada en el *Foro Internacional sobre Gobiernos Metropolitanos*, ALDF, México.
- SEDESOL, Gobierno del Distrito Federal, Gobierno del Estado de México, Coordinación Metropolitana de Asentamientos Humanos [1998], *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*, México.
- SEDESOL, IIEC-UNAM y Colegio de Arquitectos de México [2000], *México 2020: Un enfoque territorial del desarrollo. Vertiente urbana*, Versión ejecutiva, México, www.sedesol.gob.mx
- SERUR, David [2002], *Sistema de vías rápidas de la Ciudad de México*, México, www.df.gob.mx

- SIERRA, Justo [1980], *Juárez, su obra y su tiempo*, Editorial Porrúa, Colección "Sepan cuantos...", núm. 146, México.
- SOBRINO, Jaime [2000], "Participación económica en el siglo xx", en Gustavo Garza (coord.), *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*, GDF, El Colegio de México, México.
- SOLÍS, Leopoldo [1973], *La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas*, Siglo xxi, México.
- SOUSTELLE, Jacques [1974], *Les aztèques*, PUF, París.
- SSA (2000), *La situación de la salud en México*, México.
- TORRES, Gerardo [2000], "Hogares y familias pobres en la Ciudad de México, Notas para algunas recomendaciones de política", en *Memoria del Foro Retos y perspectivas de la Ciudad de México*, Senado de la República, PUEC, UNAM, México.
- [2000], "La central de abasto de la Ciudad de México ante la globalización, sus efectos en el abasto popular. Políticas de gestión social", en Adolfo Sánchez (coord.), *La Ciudad de México en el desarrollo económico nacional*, IIEC, UNAM, México.
- TORRES, Felipe y Yolanda Trápaga [2001], *La alimentación de los mexicanos en la alborada del tercer milenio*, IIEC-UNAM, Miguel Ángel Porrúa, México.
- UNIKEL, Luis, Crescencio Ruiz y Gustavo Garza [1976], *El desarrollo urbano de México: diagnóstico e implicaciones futuras*, El Colegio de México, México.
- VILLAPANDO, José Manuel [2002], *Benito Juárez*, Editorial Planeta DeAgostini, México.
- WARMAN, Arturo [1979], "El problema del campo", en *México hoy*, Siglo xxi, México.
- ZAPATA, Roberto [2000], "Características del comercio y el turismo en la Ciudad de México", en Adolfo Sánchez (coord.), *La Ciudad de México en el desarrollo económico nacional*, IIEC, UNAM, México.

ÍNDICE



Presentación	
<i>Jorge Basave Kunhardt</i>	7
Introducción	9
La gran Tenochtitlan	13
La capital de la Nueva España	19
La Ciudad del México independiente	29
La Ciudad de México en el siglo xx	39
La ciudad en la revolución	39
La ciudad hacia la estabilidad política	45
La metrópoli incipiente durante el milagro económico	51
La ciudad contemporánea y sus definiciones	57
La Zona Metropolitana del Valle de México	63
Expansión física y conurbación	64
Funcionalidad	65
Centralidad	68
Población	71

Economía metropolitana	73
Comercio y abasto.	79
Turismo, hoteles y restaurantes	85
Transporte	85
Parque vehicular y vialidades terrestres	87
Agua y drenaje	88
Desechos sólidos y residuos peligrosos	90
Salud	91
Educación	91
Suelo y vivienda	92
Pobreza	93
Marginación	95
Seguridad pública	96
Las megaciudades y la ZMVM en la globalización . . .	97
La globalización	97
Las ciudades en la globalización	99
Competitividad de la ZMVM	104
Consideraciones finales sobre el potencial de desarrollo	106
Bibliografía	109

Textos breves de **Economía**

ARTURO ORTIZ WADGYMAR	<i>Comercio exterior de México en el siglo xx</i>
ALICIA GIRÓN GONZÁLEZ	<i>Crisis financieras</i>
ALEJANDRO MÉNDEZ RODRÍGUEZ	<i>Debate inquilinario en la ciudad de México durante el siglo xx</i>
JAVIER DELGADILLO MACÍAS, FELIPE TORRES TORRES Y JOSÉ GASCA ZAMORA	<i>El desarrollo regional de México en el vértice de dos milenios</i>
FABIO BARBOSA	<i>El petróleo en los Hoyos de Dona y otras áreas desconocidas del golfo de México</i>
MARÍA TERESA RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ	<i>El siglo xx en China</i>
ALMA CHAPOY BONIFAZ	<i>El sistema monetario internacional</i>
FELIPE TORRES TORRES Y JOSÉ GASCA ZAMORA	<i>Ingreso y alimentación de la población en el México del siglo xx</i>
SARAHÍ ÁNGELES CORNEJO	<i>Intervención del Estado en la industria petrolera</i>
MARCELA ASTUDILLO MOYA	<i>La distribución de los impuestos entre la Federación, estados y municipios en el siglo xx</i>

- IRIS GUEVARA GONZÁLEZ *La educación en México. Siglo xx*
- MARÍA LUISA GONZÁLEZ MARÍN *La industrialización en México*
- PATRICIA OLAVE *La pobreza en América Latina, una asignatura pendiente*
- VERÓNICA OFELIA VILLARESPE REYES *La solidaridad: beneficencia y programas. Pasado y presente del tratamiento de la pobreza en México*
- ISABEL RUEDA PEIRO *Las micro, pequeña y mediana empresas en México en los años noventa*
- A. ARROYO, E. CORREA, M. CHÁVEZ *Mujeres y economía*
- A. GIRÓN, MA. L. GONZÁLEZ MARÍN
- P. PÉREZ LICONA, P. RODRÍGUEZ
- SERGIO SUÁREZ GUEVARA *Pemex y el desarrollo económico mexicano: aspectos básicos*
- E ISAAC PALACIOS SOLANO
- TÉRESA GUTIÉRREZ-HACES *Procesos de integración económica en México y Canadá. Una perspectiva histórica comparada*
- EMILIO ROMERO POLANCO *Un siglo de agricultura en México*
- JORGE BASAVE KUNHARDT *Un siglo de grupos empresariales en México*

Panorama histórico de la Ciudad de México
se terminó de imprimir en la Ciudad de México
durante el mes de noviembre del año 2004. La edición en
papel de 75 gramos, consta de 1 500 ejemplares
más sobrantes para reposición y estuvo al
cuidado de la oficina litotipográfica
de la casa editora.



ISBN 970-701-525-X
MAP: 350215-01



La Ciudad de México es resultado histórico de las interacciones entre la sociedad y la naturaleza; su desarrollo ha estado sujeto a fuerzas internas y externas de tipo económico, social, demográfico, político y cultural sobre la base de sus particulares condiciones geográficas.

En este libro se presenta una interpretación sintetizada de su evolución como principal centro urbano del imperio azteca, capital de la Nueva España y del México independiente, así como su transformación gradual en zona metropolitana durante el siglo xx. Se analizan los grandes problemas que enfrenta actualmente en varios aspectos; se destaca su potencial y los retos que enfrenta para aumentar su competitividad, cumplir funciones dinámicas en el sistema urbano nacional y mejorar las condiciones de vida de sus habitantes en el contexto de la globalización.

BIBLIOTECA "MTRO.



LIB. 411

F138

